Rocznik II
JLUSTROWANY TYGODNIK
Numer 4

Samochód

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji
TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA
Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu
Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

26. październik 1930

Miłe spotkanie



Jelenie i sarny, żyjące w gąszczach olbrzymiego parku Richmond pod Londynem do tego stopnia przyzwyczaiły się do ludzi, że bez strachu podchodzą i jedzą z ręki. Szczególną sympatją obdarzają one automobilistów, u których spodziewają się znaleźć cukier lub inne przysmaki.

Dyr. P. K. Ż. inż. Nestrypke

Trolleybus — autobus — tramwaj

Zawdzięczając uprzejmości towarzystw komunikacyjnych w miastach Anglji: Bradford, Darlington, Hartlepool, Ipswich, Maidstone, Nottingham, Wolwerhampton, które przesłały swe sprawozdania za rok 1928-29, mogliśmy ułożyć tabelę poniżej.

Dane ze sprawozdań zostały zestawione według tych samych zasad, jak to uczyniono dla tramwajów i autobusów w dziale wpływów i wydatków i według tychże samych zasad obliczono spółczynniki eksploatacyjne N^1 i N^2.

Poniżej podajemy średnie wartości dla 7 miast angielskich a obok takież dla innych miast europejskich:

	Tramwaj		Autobus		Trolleybus
	Anglja	inne kraje	Anglja	inne kraje	Anglja
Zużycie energji kWh	1.103	0.859			1.051
Koszt energji na 1 km rzeczyw. cts.	13.45		14.19	17.3	10 73
Koszt energji na 1 km rach. cts.		7.6			
Handlowa szybkość	11.60	13.1	15.10	14.70	14 10
Spółczynnik ściśle eksploatacyjny N^1 w %	73.00	74.73	81.85	94.00	64 50
Spółczynnik ogólno eksploatacyjny N^2 w %	80.40	83.20	84.20	99.10	72 0
Wydatki A na wozokm. rzecz. cts.	83.10	55.00	68.35	75.20	64 50
Wydatki A na wozokm rach. cts.		65.50			
Wydatki A+B na wozokm. rzecz. cts	91.70	61.00	70.00	85.90	73.00
Wydatki A+B na rach. cts.		74.00			
Ogólny wpływ na 1 pas. cts.	14.30	16.20	20.90	20 67	15.50
Wydatki A+B na 1 pas. cts.	11 60	13.70	17.10	20.49	11.24
Wydatki A+B na miejscokm.	1 84	1.43	2.48	2.26	1.51
Amortyzacja lat		20	7—8	4—7	10—12

W tablicy uwzględniono jeszcze miasta kontynentu, które posiadają trolleybusy — Marsylję, Paryż, Poznań i Wiedeń. Wobec tego, że dane te nie są kompletne i że z Danji i Holandji nie otrzymaliśmy żadnych danych, niestety nie możemy dać porównania wyników eksploatacyjnych miast angielskich z miastami na kontynencie. Mało danych co do trolleybusów na kontynencie tłumaczy się tem, że, o ile w Anglji są one bardzo rozpowszechnione i około 30 miast je posiada, o tyle na kontynencie znajdują się one stosunkowo w bardzo ograniczonej ilości.

Zestawienie średnich wartości dla 7 miast angielskich wskazuje, że najniższy spółczynnik eksploatacyjny N^2 posiadają w porównaniu z tramwajami i autobusami — trolleybusy, bo tylko 72,7 proc. Również trolleybusy w Anglji są najtańsze pod względem wydatków eksploatacyjnych (A) na wozokilometr i najtańsze pod względem wydatków A + B na miejscokilometr. Wydatki na miejscokilometr zostały obliczone na podstawie danych tylko 2 miast: Maidstone i Wolwerhampton i dlatego trudno wynik ten uogólnić.

W porównaniu z tramwajami na kontynencie mają tramwaje w tych 7 miastach Anglji wydatki eksploatacyjne na wozokilometr i miejscokilometr o ca. 20 proc. większe, a przyjąwszy pod uwagę, że w Anglji prawie o tyleż są trolleybusy tańsze, można przypuścić, że na kontynencie wydatki eksploatacyjne dla trolleybusów będą o ca. 5 proc. większe, ewtl. takie same, co dla tramwajów. Autobusy na kontynencie mają wydatki eksploatacyjne o ca. 50 proc. większe niż dla tramwajów, taki więc sam stosunek w przybliżeniu powinien mieć miejsce i dla porównania z trolleybusami.

Ciekawem jest, iż w Anglji dla tych 7 miast angielskich wydatki eksploatacyjne są dla autobusów mniejsze niż dla tramwajów, a więc odwrotnie niż na kontynencie.

Jedną z przyczyn, powodujących wyższe koszty eksploatacyjne dla tramwajów w Anglji są koszty prądu na wozokilometr, które dla 7 miast angielskich wynoszą przeciętnie 13,45 cts., a dla kontynentu tylko 7 cts. Odwrotny znów stosunek zachodzi przy porównaniu kosztów energji dla autobusów: dla angielskich miast 14,19 cts na wozokilometr, a dla miast na kontynencie 16,8 cts, czyli o 20 proc. drożej.

W ostatnich czasach sprawa trolleybusów wprowadziła duże zainteresowanie i jest też szeroko rozważana w prasie. Poniżej w krótkim zarysie podajemy opinje prasy i przedsiębiorstw eksploatujących trolleybusy.

Trolleybus został zaprowadzony około roku 1900 według metody Max-Schimana; później stosowano też metody Mercedes Stoll Lloy-Kohler i Filovia. Zaprowadzono je dla połączenia przedmieść ze śródmieściami, miasteczek między sobą, t. zn. tam, gdzie ruch był mały i urządzenie ruchu tramwajowego nie opłacało się. Jednakowoż nie rozpowszechniły się z powodu braku konstrukcji samych wozów, sieci i zbieraczy prądu. Prócz tego koła miały masywy, a nawet i żelazne obręcze. Ówczesny stan dróg nie pozwalał na szybkie rozpowszechnienie się trolleybusa. Stopniowo ulepszano konstrukcję, lecz wojna, w czasie której przemysł, będąc dostosowanym do celów wojennych, wstrzymał dalsze ulepszenia i rozwój. Dopiero po wojnie powrócono do trolleybusów i konstrukcją ich zajął się przemysł Anglji, ulepszono ich budowę tak, że miasto Birmingham w r. 1921 zdecydowało się zamienić jedną linję tramwajową na trolleybu wą. Fakt ten przyczynił się do tego, że przemysł angielski zajął się trolleybusami, starając się o dobre wykonanie pod względem bezpieczeństwa, szybkości, nośności, wyglądu estetycznego, o dobrą i cichą pracę motoru. Dziś w Anglji około 30 miast posiada ruch trolleybusowy o długości linji 184 klm., posiadając 319 wozów w r. 1928/29. Przewiozły one 80,1 miljonów pasażerów, przejechawszy 12,7 miljonów wozokilometrów.

W Stanach Zjednoczonych i Kanadzie istnieje 7 przedsiębiorstw trolleybusowych o łącznej długości linji 44,6 km i ogólnej ilości wozów 65.

Trolleybus w porównaniu z autobusem.

Zalety. 1. Miasto, posiadając elektrownię, znajduje w trolleybusowym ruchu klienta, który pozwala na lepsze wykorzystanie jej i temsamem polepszenie jej stanu gospodarczego. Cena prądu nie podlega takim wahaniom, jak cena benzyny, a że pozatem znaczna większość krajów musi benzynę sprowadzać, więc temsamem trolleybus przyczynia się do polepszenia bilansu handlowego danego kraju.

2. Tramwajowe przedsiębiorstwa nie potrzebują nowych urządzeń warsztatowych i nowej kategorji personelu. Temsamem ruch trolleybusowy nie rozbija jednolitości ruchu tramwajowego, co jest nader ważnem pod względem organizacyjnym.

3. Posiadając motor elektryczny, wykorzystuje jego przewagę nad motorem spalinowym, a więc:

a) zdolność większego obciążenia, gdyż motor elektryczny pod tym względem jest wytrzymalszy,

b) lepszy rozruch, który wynosi 0,9 m^2, temsamem prędzej osiąga normalną szybkość, bo już w 10 sekundach 16 km na godzinę; uruchomienie i hamowanie odbywa się nietylko prędzej, ale i równomierniej bez wstrząsów motoru spalinowego, dzięki czemu zużywa mniej gum; drogi również mniej się niszczą, niż przy autobusach, prócz tego właściwość ta pozwala na zastosowanie większej ilości przystanków,

c) nie wydziela szkodliwych gazów, które tak nieprzyjemnie dają się odczuwać, szczególniej w miastach gęsto zaludnionych,

d) niebezpieczeństwo pożaru jest mniejsze,

e) koszt energji jest znacznie tańszy. Dla kontynentu koszt jednego wozokilometra trolleybusowego przy zużyciu 0,9 kWh wozokilometr i cenie 10 cts wynosi 9 cts, a koszt energji autobusu przy zużyciu 0,36 kg benzyny i cenie 47 cts za kg wynosi 17 cts,

f) trwałość jego jest 2 razy większa, niż autobusu.

Prócz tego trolleybus, stwarzając konkurencję autobusowi, pobudza fabryki do budowy ekonomiczniejszych autobusów.

Wady: 1. Koszty inwestycyjne są droższe, niż dla autobusowego ruchu.

2. Trolleybus jest związany siecią, a więc ma określony kierunek i ograniczony promień działania (ca. 4 m.)

3. Ma mniejszą zwrotność, niż autobus.

4. W razie uszkodzenia sieci ruch jest wstrzymany.

5. Przy pojedyńczej sieci nie może ominąć drugiego wozu trolleybusowego.

6. Nawracanie jest trudniejsze, niż przy autobusie.

Te wady nie zalecają stosowania jego na dalszych przestrzeniach i przy słabym ruchu.

Porównanie z tramwajem.

Zalety: 1. Daje się zastosować na wąskich ulicach i pokonywuje lepiej zakręty.

2. Ma możność dojeżdżania do chodników.

3. Przy zmianie kierunku linji odpadają koszty na skrzyżowania i zwrotnice, które są przy tramwajach.

4. Problem skrzyżowania z koleją rozwiązuje się prościej i lepiej.

Wady: 1. Wymaga dobrych dróg i dlatego zastosowanie jego jest ograniczone.

2. Nie ma tej zdolności przewozowej, co tramwaj, gdyż nie ma możności zastosowania w pociągach takiej ilości wagonów, jak przy tramwajach.

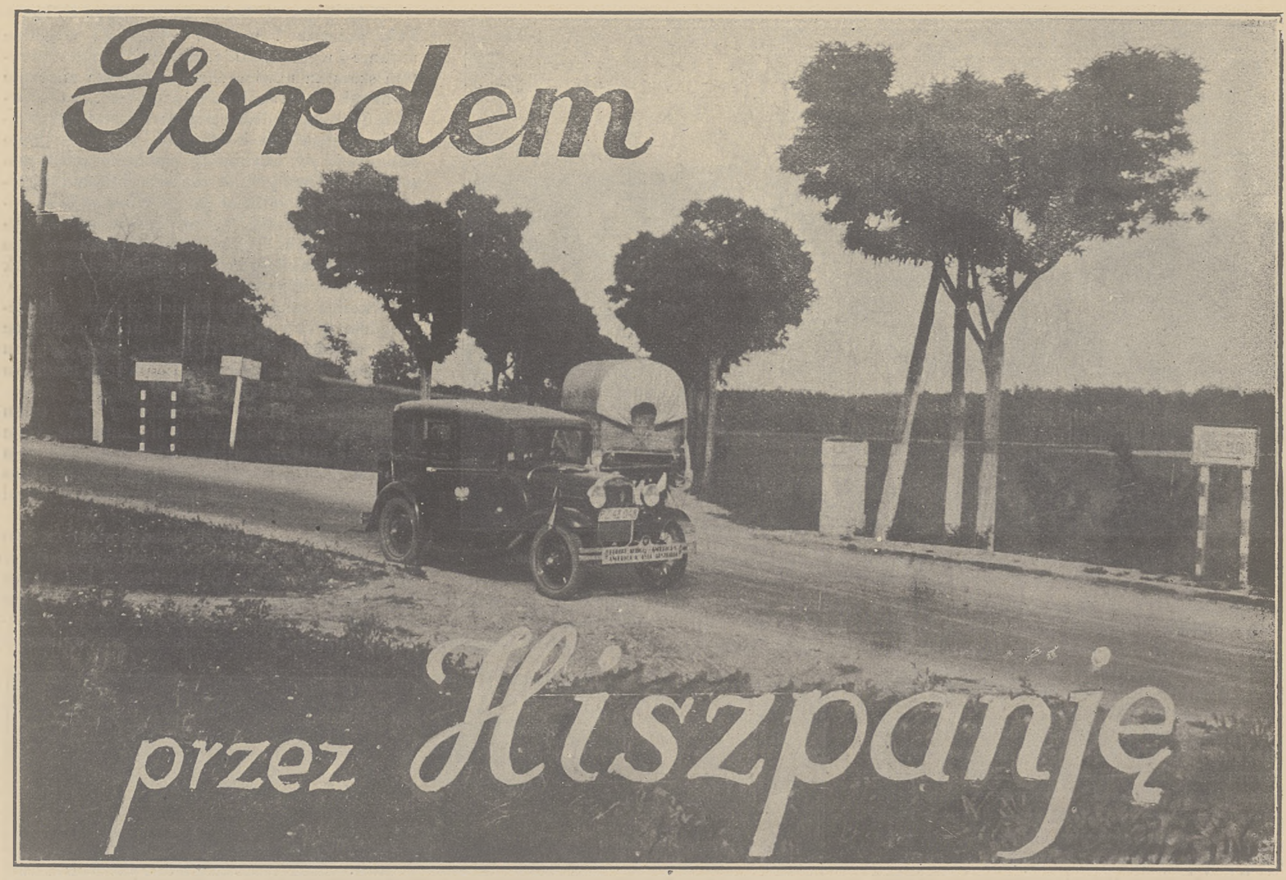
3. Trwałość jego wynosi 10 lat, podczas gdy wagonu tramwajowego — 20 lat.

Wady te nie zalecają stosowania jego tam, gdzie ruch jest gęsty i wymaga masowych przewozów i tak przy słabym ruchu i długich przestrzeniach najlepiej daje się zastosować autobus, przy średnim ruchu — trolleybus, a przy gęstym ruchu — tramwaj.

Z tego wynikałoby, że w miarę rozwoju danej miejscowości na pewnej linji trolleybus usunie autobus, a tramwaj trolleybus, a pierwsze dwa środki komunikacyjne przejdą wtedy na inne linje z mniej gęstym ruchem.

Powyższe wyniki stwierdzają słuszność tez, postawionych przez Sekretarza Generalnego Związku p. A. de Backer'a w broszurze p. t. „Etude relative aux frais de premier établissement et d'exploitation Tramways-Trolleybus-Autobus". P. de Backer na podstawie obliczenia dochodzi również do konkluzyj powyżej wspomnianych, podając granice używalności każdego z trzech środków komunikacji. Oczywiście, granice te traktować należy, jako przykładowe, a oparłszy obliczenia na innych wydatkach eksploatacyjnych, otrzymałoby się może przesunięcie granic, ale zasada zawsze zostanie tą samą i słuszną.

Fordem przez Hiszpanję



Słoneczna Hiszpanja jest prawdziwym rajem dla automobilistów. Oto malownicza grupa pinij przy skrzyżowaniu dróg. Na prawo drogowskaz „a Barcelona“, na lewo „a Francia“.

Z Biarritz do San Sebastian ciągnęła prawdziwa wędrówka ludów, żądnych oglądać odbywające się tego dnia walki byków. Piękną autostradą nadmorską waliło jedno auto za drugiem. Formalności graniczne trwały bardzo krótko i wkrótce zaparkowaliśmy naszego Forda przy arenie w San Sebastian. W letniej stolicy Hiszpanji panował tego dnia ruch niebywały. W swym pięknym, nadmorskim pałacu bawił już od dłuższego czasu król z najbliższem otoczeniem, specjalnie przybyły na walki byków. Z całej Hiszpanji zjechali się turyści, nie mówiąc już o setkach samochodów z emblematami innych państw. Nasz Ford budził wszędzie zainteresowanie, a nawet szacunek, stale gromadziły się grupki ludzi którzy odczytywali napisy rajdowe, oglądali liczne plakiety i chorągiewki. Ze zdumieniem skonstatowaliśmy, że policja z szacunkiem nas salutuje i toruje nam drogę wśród tłumu. Nawet poszczególni ludzie uchylali kapelusza, robiąc nam miejsce, gdyśmy przejeżdżali.

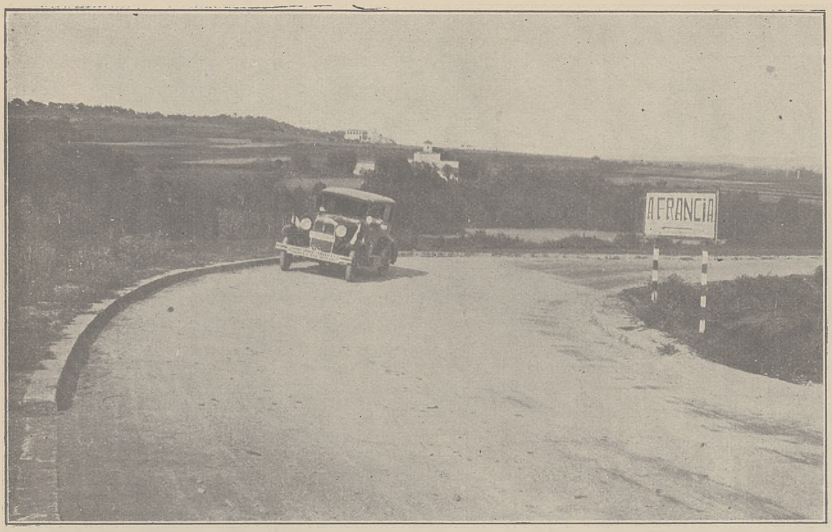


Po dłuższej jeździe po skwarnej drodze hiszpańskiej, dobrze robi szklaneczka chłodnej Madeiry.

Niezrozumiałe to zjawisko wkrótce się wyjaśniło. Gdy pozostawiliśmy wóz na placu postojowym, podszedł do nas patrol żandarmerji. Pstro umundurowani żandarmi chwilę obchodzili dokoła wozu, potem grzecznie poprosili po francusku o wylegitymowanie się. Wreszcie zwrócili uwagę na hiszpańską chorągiewkę, powiewającą przy masce. Wyjaśniliśmy, że zawsze obok biało-czerwonego proporczyka naszego kraju macierzystego wywieszamy barwy tego państwa, w którym właśnie przebywamy. Wówczas żandarmi zakomunikowali nam, że prawo umieszczania na samochodach chorągiewek prostokątnych o barwach państwowych mają tylko najwyżsi dostojnicy gubernatorowie prowincyj, dowódcy korpusów, ministrowie itd. Proporczykami takiemi są również oznaczone wozy, należące do parku królewskiego.

Tak to spędziliśmy pół dnia w Hiszpanji, korzystając z honorów królewskich. Na żądanie żardarmerji musieliśmy proporczyk przyciąć trójkątnie. W Hiszpanji istnieje cały szereg szczegółowych przepisów dokładnie normujących honory, przysługujące samochodom dostojników państwowych i przepisy te są skrupulatnie przestrzegane. Między innemi nie wolno w Hiszpanji używać osobom prywatnym samochodów koloru niebieskiego; barwa ta jest zastrzeżona dla członków rodziny królewskiej.

Po południu zasiedliśmy na rozpalonych słońcem, kamiennych ławach areny. Do walki byków byłem zawsze wrogo ustosunkowany, uważając te igrzyska za średniowieczne barbarzyństwo. Mimo to, gdy pikadorowie ukończyli swe krwawe zajęcie a na arenę wkroczył espada i skłoniwszy się przed lożą królewską rzucił swej damie do loży kapelusz, dałem się ponieść ogólnemu entuzjazmowi, gdy zaś w kilkanaście minut później torreador wbił szpadę aż



Wielką zaletą dróg hiszpańskich, są znaczne wzniesienia, t. zw. „bandy" na zakrętach.

po rękojeść w kark byka krzyczałem wraz z całym tłumem. Niewiele brakowało, a byłbym trzymanym w ręku aparatem fotograficznym cisnął w nieszczęśliwego espadę, w ślad za stosami kwiatów, pomarańczy, a nawet kapeluszy, które padały na arenę.

Upał panował tego dnia nieznośny. Najbardziej wytworni gentlemani międzynarodowi paradowali bez marynarek pod palmami wspaniałych „awenid" i bulwarów San Sebastian i przekonany jestem, że niejedna z Pięknych Pań, pod pajęczyną chiffonów czy georgetty miała dessous ... równające się zeru.

Pot lał się z nas strumieniami, gdyśmy opuszczali wybrzeże biskajskie, udając się w stronę Madrytu. Często, gęsto napotykaliśmy na drodze samochody, którym na skutek gorąca popękały pneumatyki. Nasze Dunlopy, mimo afrykańskiego żaru trzymały się jednak doskonale i nie mieliśmy z niemi kłopotu.

Upał doszedł do takiego napięcia, że dalsza jazda stała się niemożliwą. Stanęliśmy przeto w oberży, by chłodząc się młodem winem odczekać wieczoru. O zmroku ruszyliśmy w dalszą drogę.

Pisząc o szosach hiszpańskich niepodobna nie używać superlatywów. Przejechaliśmy Niemcy, Francję, Belgję, Włochy i Szwajcarję, we wszystkich tych krajach drogi są znakomite, jednak nie wytrzymują porównania z hiszpańskiemi.

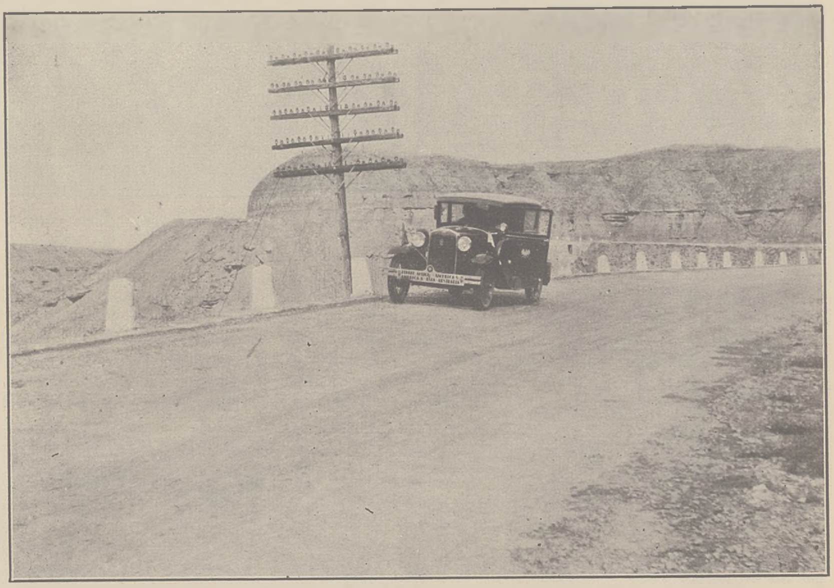
Autostrada San Sebastian — Madryt nie ma chyba sobie równej w Europie. Poprostu żal zatrzymywać się! Mieliśmy zamiar urządzić po drodze kilka postojów, lecz piękno drogi skusiło nas i jechaliśmy bez przerwy, zatrzymując się tylko dla tankowania benzyny.

Cała droga, to jeden tor wyścigowy. Szerokość przeszło 7 metrów umożliwia wygodne mijanie i wyprzedzanie, równa jak stół, a przytem szorstka nawierzchnia zmniejsza znacznie niebezpieczeństwo poślizgu, nawet po ulewnym deszczu, podczas gdy na asfaltowych stradach francuskich i włoskich, jest rozwijanie znaczniejszych szybkości zupełnie wykluczone. Największą jednak rozkoszą automobilisty-sportowca, podróżującego po Hiszpanji, są pochylone krzywizny, t. zw. bandy na wszystkich zakrętach. Dzięki temu na wirażach nie potrzeba zwalniać, lecz można je brać tak, jak na torze wyścigowym.

Okolica miejscami bardzo piękna. Gdzieniegdzie widać gaje pinij, których delikatne linje wysubtelniają krajobraz, nadając mu bardziej włoski charakter. Prócz tego mnóstwo cytryn, pomarańczy i winnic.

Zaledwie jednak wjechaliśmy na teren Kastylji, krajobraz zmienił się zupełnie. Gaje owocowe ustąpiły miejsca nagim skałom, cała okolica nabrała charakteru wyprażonej przez słońce pustyni. Coraz mniej również osad ludzkich.

Każdemu, jadącemu samochodem z San Sebastian do Madrytu, radzę zatrzymać się w Burgos. Niewielkie to miasteczko jest chyba najbardziej hiszpańskiem na całym półwyspie Iberyjskim. Ulice wąziutkie, jak kenjony między wysokiemi ścianami domów niedopuszczają słońca i konserwują miły chłód. Fasady domów przeważnie mauretańskie, pozatem wszystkie okna zaopatrzone są w charakterystyczne, pasiate markizy, osłaniające je z trzech stron.



Miejscami jedzie się spaloną słońcem pustynią. Tuż obok szosy, kilometrami całemi ciągną się nagie wzgórza, pozbawione flory i fauny.

Na ulicach spotykamy urocze „prawdziwe" córy Kastylji, ogniste Rity i Dulcyneje, bowiem wytworne damy, jeżdżące Hispano-Suizami i Rolls-Royce'ami po bulwarach San Sebastian należały do wszędzie jednakowego „high life'u".

Weszliśmy do typowej winiarni hiszpańskiej. Nazewnątrz, nad bramą spory blaszany gąsior zaprasza do wejścia, tworząc zarazem firmę lokalu. Siadamy na beczułkach, przy większej beczce, zastępującej stół i popijając madeirę, przyglądamy się pląsom pełnej temperamentu tancerki. Bestja była tak ładną, że zaniepokoiłem się poważnie o oczy mego przyjaciela i towarzysza podróży, które wyłaziły nawierzch i przypominały spojrzenie głodnego krokodyla. Było na co patrzeć. Przy rytmicznym stuku kastanietów migały kształtne nóżki w czerwonych pończoszkach. Od czasu



Barcelona obfituje we wspaniałe ulice i place. Oto piękna perspektywa bulwaru Rambla del Centro.

do czasu odsłaniały się białe koronkowe... Mais ça c'est inexprimable — jakby powiedział Francuz.

Gdy tancerka po skończonym „numerze" obchodziła stoliki (a raczej beczki), dzwoniąc w kastaniecie zebranemi pesetami, przyjaciel mój wdał się z nią w konwersację, jako, że on nie umiał po hiszpańsku, a ona po polsku. Celem nawiązania bliższego porozumienia przeszli nawet do sąsiedniej, pustej salki. Po powrocie oznajmił mi, że widocznie ma wielkie zdolności lingwistyczne, gdyż doskonale się wzajemnie zrozumieli. Pozatem zapewniał, że plotki, jakoby tancerki hiszpański miały mieć w pończoszkach ukryte sztylety, są z gruntu fałszywe...

Rankiem ruszyliśmy w dalszą drogę. Nasza Dolores nie chciała coprawda puścić mego przyjaciela, gdy ten jednak przysiągł na moją głowę (co za bezczelność!) że powróci, ja zaś dałem gazu i puściłem sprzęgło — nolens-volens została i długo jeszcze powiewała za nami koronkową chusteczką...

* * *

Madryt zjawia się tak nagle i niespodzianie, jakby z pod ziemi wyrósł. Jedzie się nagą pustynią, między skałami i bez żadnego wstępu wjeżdża się odrazu do miasta. W dodatku wzgórza do ostatniej chwili zasłaniają hiszpańską metropolję, tak, że zupełnie nie wyczuwa się bliskości wielkiego miasta. Kontrast między wybiedzoną, wyschniętą okolicą a przepychem Madrytu robi niesamowite wrażenie. Przed chwilą jeszcze oko odpoczywało na pozbawionych roślinności skałach, a teraz nie znajduje spokoju, przeskakując z majestatycznego gmachu na wielkoświatowe wystawy sklepowe, z olbrzymiego pomnika na wypełniony ludźmi taras kawiarni.

Ruch olbrzymi! Chodnikami płynie pstra fala ludzi, jezdnia zapchana pojazdami wszelkiego rodzaju, od starohiszpańskich zaprzęgów, do dwupiętrowych autobusów. Z nastaniem zmroku, ulice metropolji przedstawiają feeryczny obraz. Podkreślić należy z naciskiem, że świetlne reklamy madryckie skomponowane są z niewidzianym gdzieindziej umiarem i gustem, każda z nich przykuwa uwagę widza, bez porównania lepiej spełniając swój cel, niż zawalona światłem Friedrichstrasse czy nawet Pola Elizejskie.

Niestety za dwa dni odpłynąć miał z Barcelony okręt, mający nas zawieść na drugą półkulę, miejsca dla samochodu i dla nas były zamówione, trzeba było ruszyć w dalszą drogę.

Szosa do Bercelony nie jest coprawda tak niezwykle doskonała, jak trakt Madryt — San Sebastian, niemniej jednak należy do najlepszych w Europie. Pozatem daje ona szereg niecodziennych widoków.



Majestatyczne wejście główne na Światową Wystawę w Barcelonie. Pod prawym pilonem: nasz Ford.

Ziemia tu urodzajniejsza, ludność wyraźnie zamożniejsza niż w Kastylji. Znów widać gaje owocowe, łany pszenicy i malownicze, białe domki obok winnic.

* * *

W Saragossie znajduje się centralna montownia Forda, z której skorzystaliśmy, polecając naprawę kilku drobnych uszkodzeń oraz ogólne przejrzenie wozu. Tu skandal! Nietylko, że prac tych nie ukończono na czas, narażając nas na przepasowanie odjazdu okrętu, lecz wystawiono nam jeszcze rachunek na poważną sumę 118 pesetów. Dotąd, wszystkie przedstawicielstwa Forda z najwyższą gotowością służyły nam radą i pomocą, nie pobierając za to najmniejszej opłaty, przeciwnie, udzielając nam bezpłatnie garażu, benzyny i smarów — a tu montownia!

Rezultatem tego było, że gdy po zapłaceniu rachunku siadaliśmy do samochodu, była godzina 11 z rana, zaś o drugiej po południu ss. „Iberia" z królewsko-hiszpańskiego Lloydu miała w Bercelonie podnieść kotwicę. Nie zdążyć — znaczyło prócz, dającej się przeboleć straty czasu, stratę kilkuset dolarów za wykupienie karty okrętowe. Postanowiliśmy przeto zdążyć.

Tych, zgórą dwustu kilometrów z Saragossy do Barcelony, przebytych z średnią szybkością prawie 70 kilometrów na godzinę, nie zapomnę nigdy! A w dodatku mieliśmy po drodze aż dwie „panny"! Mimo to, zajechaliśmy na molo przystani pasażerskiej w Barcelonie punktualnie o godzinie czternastej. „Iberia" właśnie odbijała od brzegu!

* * *

Przestudjowawszy wszystkie możliwe rozkłady jazdy towarzystw okrętowych, zdecydowaliśmy się w końcu na ss. „Campanę" z Societe G-e. de Transport Maritime, mającą odpłynąć za tydzień do Brazylji. Przedtem jeszcze postanowiliśmy urządzić dwudniową eskapadę na Wyspy Kanaryjskie.

Tymczasem zwiedzaliśmy Barcelonę. Co do wystawy, to tyle nasłuchałem się o jej wspaniałości, że zobaczywszy ją, byłem wręcz zawiedziony. Dosyć banalna historja! Jedynie wieczorem, gdy nad głównym pałacem rozpościera się wachlarz reflektorów, skierowanych w niebo, a wielkie fontanny i kaskady iskrzą się różnokolorowem światłem, wówczas wystawa wywiera wielkie wrażenie.

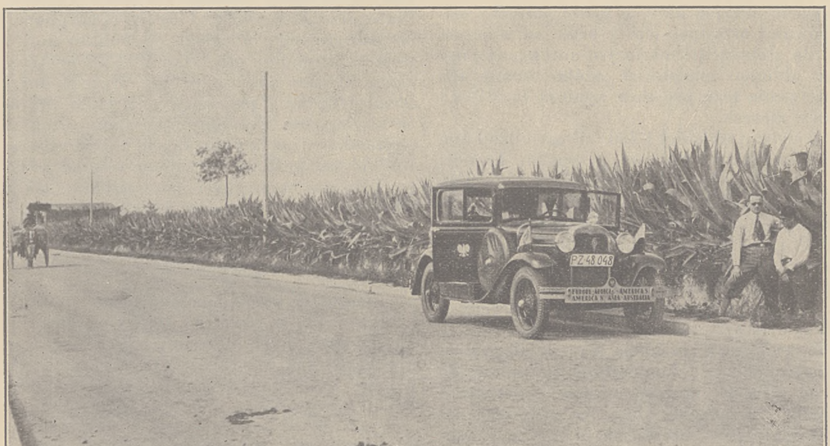
Barcelona, to typowe, pretensjonalne, rozbudowywujące się miasto, rozmachem swym żywo przypominające Madryt. I tu również wspaniałe pomniki, pałace, dalekie perspektywy ulic, wielkie magazyny, wspaniałe samochody... Jedynie w pobliżu portu, miasto nabiera znów hiszpańskiego kolorytu.

Hiszpanja jest bardzo droga. Tanie są jedynie owoce, które też pochłanialiśmy całemi kilogramami. Za peseta dostaniesz tu kilo pomarańczy i tuzin bananów na dokładkę! Za to hotele i utrzymanie znacznie droższe niż we Francji. Dla oszczędności przeto nocowaliśmy stale w naszym „Polonia-Palace", wyjeżdżając w tym celu poza miasto, przyczem ze względu na silnie w Hiszpanji rozwinięty bandytyzm, naprzemian wartowaliśmy z rewolwerem w ręku.

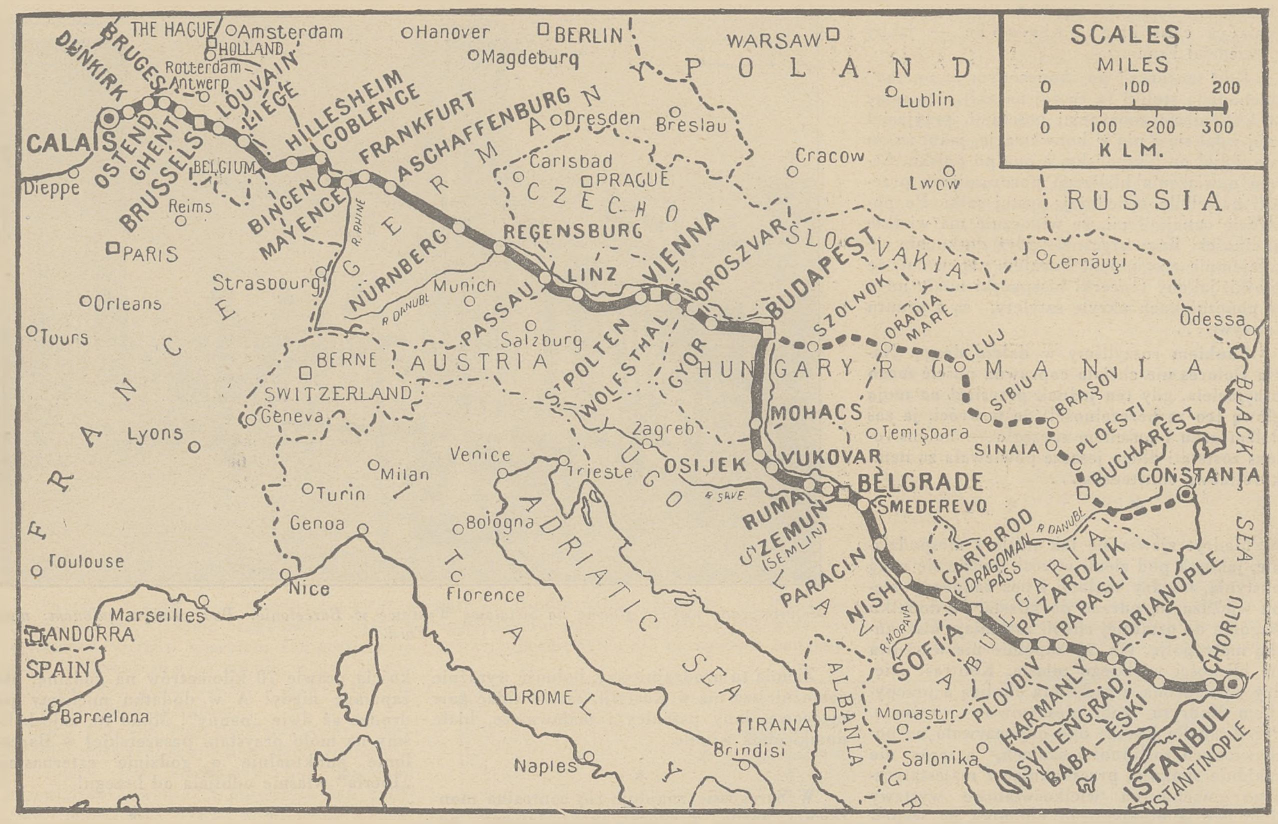
W dzień zwiedzaliśmy okolice, jednak ze względu na stale się potęgujący upał, musieliśmy tego zaprzestać. Słońce jest już tu tak intensywne, że samochodu niepodobna prowadzić, bez zielonych, ochronnych okularów. W wielu hotelach hiszpańskich istnieją pokoje bez okien, które za specjalną opłatą wynajmuje się amatorom chłodu...

Radzi byliśmy, gdyśmy się znaleźli na zgrabnym, białym parowcu, mającym nas zawieźć na Wyspy Kanaryjskie. Z ulgą chłonęliśmy w siebie świeże morskie powietrze.

Bronisław Podczaski.



Między Barceloną a Madrytem szosa biegnie całemi kilometrami wśród nieprzebytych gęstwin kaktusowych.



Autostrada Calais — Konstantynopol

Myśl wybudowania transeuropejskiej szosy samochodowej oddawna nurtowała u szeregu rządów europejskich. Żywe zainteresowanie dla tej idei zdradzała również Liga Narodów, gdyż zrealizowanie tego projektu oznaczałoby poważny krok naprzód w kierunku zbratania narodów europejskich.

Prócz tych szczytnych ogólnoludzkich przesłanek ważną rolę grała tu również polityka imperjalna Wielkiej Brytanji, która za wszelką cenę pragnie stworzyć komunikację z Indjami, szybszą od morskiej. Zawiodły na razie — próby utworzenia linji powietrznej, obsługiwanej przez sterowce; to też całą uwagę skierowano obecnie na możliwości komunikacji lądowej. Pomysł to, zresztą, nie nowy. Już starożytni Rzymianie nosili się z myślą wybudowania drogi, łączącej Bizancjum z Lutecją (dzisiejszym Paryżem). Wiele wieków później, pierwszą wielką linją kolejową był właśnie Orient-Express, co świadczy wymownie o konieczności istnienia takiego połączenia.

Idea autostrady transeuropejskiej dojrzała ostatecznie na kongresie Międzynarodowego Związku Turystycznego (Alliance Internationale de Tourisme), który się odbył dwa tygodnie temu. Angielska Automobil-Association wystąpiła z konkretnie sformułowanym wnioskiem, który uzyskał aprobatę wszystkich zainteresowanych państw.

Według propozycji angielskiej nie będzie się budowało jednolitej, nowej strady, lecz dostosuje się już istniejące drogi do nowych wymagań. Przedewszystkiem rozszerzy się wchodzące w rachubę szosy do jednolitej szerokości ośmiu metrów. Dalej, nawierzchnia wykonaną zostanie z smołowca, na fundamencie betonowym, przyczem użyty zostanie nowy zupełnie smołowiec, mający wydatnio zmniejszać niebezpieczeństwo poślizgu, nawet po długotrwałym deszczu. Wszystkie zakręty otrzymają znaczne pochyłości, w rodzaju band, stosowanych przy torach wyścigowych. Dla bezpieczeństwa korzystających z nowej strady, zastosowany będzie specjalny system znaków ostrzegawczych wielkich rozmiarów, widocznych nawet przy wielkiej szybkości, w nocy zaś oświetlonych. Znaki takie staną przy wszystkich miejscach niebezpiecznych, zakrętach, przejazdach kolejowych etc. Wzdłuż drogi, w kilkukilometrowych odstępach, urządzone będą budki strażnicze z telefonem i stacją pierwszej pomocy. Niema potrzeby nadmienić, że wszystkie drzewa zostaną usunięte.

We wszystkich miastach, leżących na szlaku transkontynentalnej autostrady, umieszczone zostaną drogowskazy, umożliwiające bez rozpytywania się o drogę, wjazd i wyjazd z miasta, przyczem trasa zostanie przeprowadzona nie przez ożywione śródmieścia, lecz bocznemi ulicami, które w miarę potrzeby mają również otrzymać lepszy bruk, co wliczone jest do globalnego kosztorysu autostrady. Według obliczeń angielskich ogólne koszta sfinalizowania tego projektu wyniosą ca. 87 miljonów złotych.

Z ogólnej długości 1 800 mil czyli 2880 km. na poszczególne państwa przypada: Francja — 32 mile, Belgja — 220, Niemcy — 420, Austrja 215, Węgry — 245, Jugosławja — 380, Bułgarja — 225, reszta zaś przypada na Turcję. Projekt angielski przewiduje późniejsze przyłączenie do tego zasadniczego traktu szeregu ważniejszych ośrodków europejskich (m. in. Warszawy), za pomocą odnóg, budowanych tym samym systemem, co magistrala.

W związku z realizacją tego śmiałego projektu wyłania się konieczność wybudowania całego szeregu nowych mostów, ulepszenia promów i urządzenia hoteli, co zwłaszcza dotyczy mniej cywilizowanych okolic na Bałkanach. Ponieważ i te pozycje wchodzą w skład wspomnianego wyżej budżetu, zamykającego się cyfrą 87 miljonów złotych, przeto sądzić wypada, że suma ta jest zbyt optymistyczną i koszta ogólne w praktyce wyniosą daleko więcej.

Wszystkie państwa, przez które przechodzić ma trakt, muszą się zobowiązać do utrzymania drogi w porządku, oświetlania nocą sygnałów, udzielania pomocy etc. Zająć się tem mają Touring-Kluby.

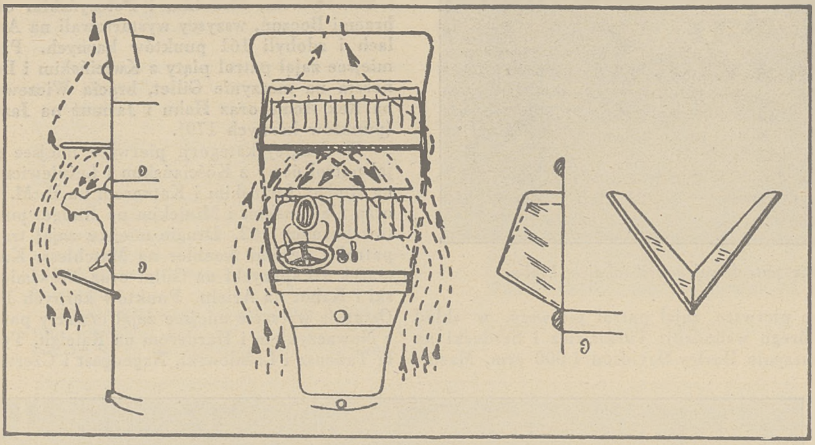
Jak już wspomnieliśmy, trakt rozpoczyna się z Calais. Stamtąd biec ma przez Ostendę do Brukseli, dalej przez Bingen i Moguncję do Frankfurtu n. Menem. W dalszym ciągu strada przeciąć ma całe południowe Niemcy szlakiem: Norymbergja, Regensburg, Passau, następnie zaś pobiegnie przez Linz wprost do Wiednia. Z Austrji droga prowadzić będzie przez Budapeszt do Mohacs, jugosłowiańskiej stacji granicznej, stamtąd zaś przez Vukovar, Białogród, Nish, Sofię, Plovdiv (Philippopel) do Adrianopola, odległego od punktu końcowego: Stambułu, już tylko 200 kilometrów. Zaznaczyliśmy już, że ogólna długość drogi, biegnącej przez 8 państw, wynosi zgórą 3 tysiące kilometrów. Przy obecnym stanie dróg na wymienionych wyżej odcinkach, można uzyskać średnią szybkość ca. 40 kilometrów na godzinę. Wówczas na przebycie przestrzeni Calais — Konstantynopol potrzeba prawie 90 godzin. Jakżeż kolosalne znaczenie będzie miała możliwość zredukowania tego czasokresu do trzydziestu zaledwie godzin!

Znaczenie komunikacyjno-gospodarcze takiego traktu, jak również korzyści płynące stąd dla państwa, przez które nowa droga ma przebiegać, są tak oczywiste i tak rzucające się w oczy, że niema potrzeby o nich wspominać. Prócz tego wchodzą tu w grę wymienione na wstępie względy ogólnoludzkie: zbratanie ludów i przyśpieszenie radosnej chwili ogłoszenia Stanów Zjednoczonych Europy.

———

Opór powietrza a kształt samochodu

W jednym z ostatnich numerów naszego pisma — opisując zalety samochody przyszłości konstrukcji inż. Burneya — zaznaczyliśmy, że konstruktorzy doby obecnej starają się w miarę możności usuwać wszelkie krawędzie oraz kąty przy samochodach, ażeby tym sposobem zmniejszyć do minimum opór powietrza, szczególnie podczas szybkiej jazdy. Z tej też przyczyny odstąpiono w budowie nadwozi od wystających ponad maskę desek rozdzielczych, oraz umieszczenia prostopadłych szyb czyli odwietrzników. Równocześnie z tem odmłodzono i całe nadwozie, szczególnie przy limuzynach, dając jej więcej płynną linję, redukując temsamem opór oraz zapobiegając powstawaniu szkodliwych wirów. Z biegiem czasu zanikły również chłodnice o profilu zaostrzonym, które coprawda zmniejszały opór powietrza, jednakowoż niedostatecznie chłodziły wodę, dlatego, że powietrze przepływało wzdłuż krawędzi chłodnicy, a nie przez nią. Na rycinie powyżej widzimy osobówkę starszej konstrukcji, nie wykazującą tej płynnej linji, jaką posiadają nowoczesne wozy. Wóz ten poza odwietrznikiem nad deską rozdzielczą posiada drugi odwietrznik, oddzielający siedzenie kierowcy od siedzeń pasażerów. Przez prostopadły układ tych odwietrzników powstają wiry, które pasażerowie odczuwają w czasie jazdy na własnej skórze. Wiry te stawiają większy opór jeździe, aniżeli przepływające wzdłuż wozu powietrze. Na rycinie zaznaczone strzałki dobitnie wykazują odparte przez odwietrzniki powietrze i wytwarzające się stąd wiry. Bezpośrednio za odwietrznikiem powstaje podczas szybkiej jazdy zrzedzenie powietrza, które praktycznie na pasażerów nie wpływa ani dodatnio, ani ujemnie. Zrzedzenie to zauważyć można szczególnie wówczas, gdy tuż za wozem powstają kłęby kurzu, jeżeli wóz posiada prostopadłą ścianę tylną z rezerwoarem czworobocznym.



Prądy powietrza podczas jazdy samochodem.

Z punktu widzenia technicznego najodpowiedniejszą konstrukcją osobówki byłaby konstrukcja o płynnej linji i to taka, jaką idealnie rozwiązał inżynier Burney. Konstrukcję tę zastosowali już Jaray oraz Rumpler. Miała ona niestety te ujemne strony, że miejsca dla pasażerów były niewygodne. Samochody tej konstrukcji z biegiem czasu wycofane zostały z ruchu. W Ameryce północnej podobną konstrukcję zastosowano na parowozach, które dzięki temu osiągały szybkość do 145 klm/godz.

Opór powietrza, który musi szybko posuwający się pojazd pokonać, niedoceniany bywa przez laików. Na przykładach wykażemy ile on wynosi.

Wzór dla oporu powietrza brzmi: $L = z \times G \times F \times v^2 : 2g$. We wzorze tym oznacza L — opór powietrza w kilogramach, z — liczbę doświadczalną względnie stalą, która według Grashofa wynosi 1,86, G — ciężar powietrza = 1,293 kg/m³, F — powierzchnię przekroju wozu w metrach kwadratowych, v — szybkość jazdy w m/sek., G — przyśpieszenie ziemi, które wynosi 9,81 mtr/sek. do kwadratu.

Jeżeli wóz o powierzchni przekroju 2 m² oraz z szybkością 60 klm na godzinę się posuwa, wtedy ma on do pokonania opór powietrza, który otrzymamy według powyższego wzoru: $L = 1{,}86 \times 1{,}293 \times 2 \times 16{,}66^2 : 2 \times 9{,}81$. Szybkość jazdy 60 klm/godz. odpowiada szybkości 60 000 : 3 600, co daje 16,66 mtr na sekundę. L będzie się równać $2{,}405 \times 278 : 9{,}81 = 2{,}405 \times 28{,}35$, co daje okrągłych 68 kg. Zatem pojazd doznaje oporu powietrza, wynoszącego 68 kg. Równolegle ze wzmagającą się szybkością wzrasta i opór powietrza, gdyż we wzorze powyżej szybkość występuje w kwadracie i dlatego też otrzymamy dla szybkości jazdy 100 klm na godzinę (27,8 mtr na sekundę) opór powietrza, wynoszący 189,5 kg. Porównując szybkość 60 klm/godz. oraz 100 klm/godz. otrzymamy dla pierwszej 68 kg, dla drugiej zaś 189,5, z czego dowód, że z wzrastającą szybkością, wzrasta i opór powietrza.

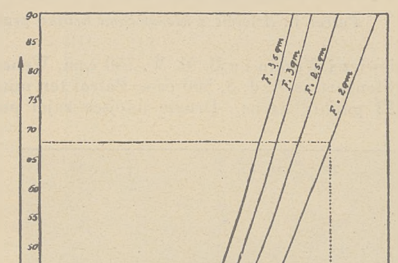


Diagram do stwierdzenia oporu powietrza przy różnych szybkościach jazdy

Wzrost oporu powietrza przy zmiennej szybkości pojazdów przedstawiono graficznie na wykresie poniżej, na którym pozioma wykazuje nam opór powietrza w kilogramach, pionowa zaś szybkość jazdy w metrach na sekundę. Parabolicznie biegnące krzywe odpowiadają powierzchni przekrojowej od 2 do 3,5 m². Z wykresu tego bez trudności odczytać można dla każdej szybkości jazdy w metrach na sekundę odpowiednie opory powietrza. Posuwa się naprzykład wóz o powierzchni przekrojowej 2m² z szybkością 16,66 mtr na sekundę, czyli 60 klm. na godzinę, wtedy, otrzymamy opór powietrza, jaki wóz ten dozna przy danej szybkości, oraz powierzchni; w danym wypadku 68 kg. Z tabeli poniżej dowiadujemy się, jakim szybkościom metrów na sekundę odpowiadają kilometry na godzinę.

Szybkości jazdy w metrach na sekundę odpowiada szybkość w kilometrach na godzinę:

1,39	m/sek.	5	klm/godz.
1,67	„	6	„
1,95	„	7	„
2,22	„	8	„
2,50	„	9	„
2,78	„	10	„
4,17	„	15	„
5,56	„	20	„
6,94	„	25	„
8,33	„	30	„
9,72	„	35	„
11,12	„	40	„
12,50	„	45	„
13,90	„	50	„
15,30	„	55	„
16,68	„	60	„
18,07	„	65	„
19,46	„	70	„
20,85	„	75	„
22,25	„	80	„
23,62	„	85	„
25,00	„	90	„
26,40	„	95	„
27.80	„	100	„

Zapomocą tej tabeli możemy przenieść uzyskane z djagramu opory powietrza w metrach na sekundę na szybkości w kilometrach na godzinę.

Już wyżej zaznaczyliśmy, że opór powietrza wzrasta do kwadratu szybkości jazdy, a równolegle z tem zużycie paliwa, które przy szybkości wozu do 40 klm/godz. będzie małe, ale stale wzrastać będzie przy większych szybkościach, co nieraz zaniepokoić musi liczne rzesze automobilistów. Z tego wniosek prosty, że między innemi zużycie paliwa decyduje bodajże najbardziej o ekonomiczności wozu.

Takim idealnym samochodem oszczędnościowym jest właśnie samochód konstrukcji inżyniera Burney'a. Samochód ten, dzięki swemu kształtowi, przypominającemu sterowiec daje nadzwyczajne oszczędności na paliwie, dochodzące do dwudziestu procent oraz z łatwością osiąga szybkość ponad 130 kilometrów na godzinę, podczas gdy poprzednio taki sam silnik Beverley-Barnes o litrażu 3 000 ccm, wmontowany w normalny samochód, nie wyciągał większej szybkości niż 115 kilometrów na godzinę.

Z powyższego przykładu widzimy, że liczne oszczędności, które uzyskać możemy na samochodzie, w głównej mierze zależą od kształtu jego karoserji.

Jazda patrolowa „Unji"



Zbiórka maszyn, biorących udział w Jeździe patrolowej, przed lokalem klubu.

W ubiegłą niedzielę odbyła się „Jazda Patrolowa" oddziału motocyklowego „Unja" na trasie Poznań — Kórnik — Bnin — Śrem — Zaniemyśl — Środa — Kostrzyn — Poznań, wynoszącej równych 100 klm. Była to pierwsza impreza, która poza regularnością jazdy wykazać miała wartości strzeleckie zarówno kierowców, jak i socjusów. O godzinie 10-tej stanęło na starcie przed lokalem klubowym „Unji" 25 maszyn, których obsady podzielono na dwie kategorje, wojskowo wyćwiczonych i niewyćwiczonych. W pierwszej kategorji startowało 5 patroli, w drugiej zaś 3. Jedna obsada brała udział w konkurencji indywidualnej. Patrole wyruszały ze startu w odstępach 5 i 10 minutowych. Tajne punkty kontrolne znajdowały się pod Bninem w odległości 23,6 klm od Poznania oraz pod Węgierkami, między Środą a Kostrzynem na 65,4 klm od Poznania. Jazdę ukończyły wszystkie patrole za wyjątkiem obsady, która startowała w konkurencji indywidualnej.

Regulamin tej jazdy był dość surowy, gdyż za niepunktualność na starcie, dalej brak proporczyka na maszynie, beretu z odznakiem „Unji" liczono wszystkim uczestnikom punkty karne. Nic więc dziwnego, że wszyscy konkurenci stanęli do Jazdy regulaminowo wyposażeni oraz punktualnie z dokładnością zegarka szwajcarskiego.

Wypadków podczas Jazdy nie było. W ogólnej punktacji, w kategorji pierwszej miejsce pierwsze zajął patrol pierwszy, w skład którego wchodzili: Turkiewicz i Serdecki na maszynie Harley-Davidson 1 000 ccm, Mazurkiewicz i Wargin na B. M. W. 750 ccm, Weber i Stengert na A. J. S. 500 ccm. Patrol ten miał 133 punkty karne. Drugie miejsce zajął patrol siódmy z Czerniakiem i Maikiem, Musiał i Marweg oraz bracia Fiedlerowie; wszyscy startowali na Rudge'ach 500 ccm. Punktów karnych zdobył on 144. Trzecie miejsce zajął szósty patrol z Tyralą Aleksandrem i Zielińskim na Caltorphe 350 ccm, Malcherek i Śmigielski na Arielu 500 ccm, oraz Nothnagel i Urbaniak na New Imperial 500 ccm. Patrol ten uzyskał 156 punktów karnych. Czwarte miejsce zajął piąty patrol z Falkiewiczem i Stańczykiem, Malickim i Połczyńskim oraz braćmi Boczoń, wszyscy wystartowali na Arielach i zdobyli 161 punktów karnych. Piąte miejsce zajął patrol piąty z Kwicińskim i Brunerem na maszynie Gillet, bracia Wiczewscy na Rex Acme oraz Hahn i Jarmuż na James (punktów karnych 179).

W drugiej kategorji pierwsze miejsce zajął patrol ósmy z Kościańskim i Leśniewiczem na Rudge, Licińskim i Katnerem na B. M. W. oraz Śledzińskim i Minickim na Rudge, punktów karnych 162. Drugie miejsce zajął trzeci patrol z braćmi Koehler na Matchless, Kaczmarek i Paprzycki na Gillet oraz Niewiadomski i Kabot na Arielu. Punktów karnych 193. Ostatnie wreszcie miejsce zajął czwarty patrol z Nowaczykiem i Harderem na Raleigh, Tyrała Tadeusz i Leśniewski, Nagengast i Czerwiński, obaj na Rudge'ach, punktów karnych 195.



Patrol V. Arielów z kierowcami krótko przed startem. Od lewej: Falkiewicz, Malicki, Boczoń.

W konkurencji indywidualnej dla najlepszej obsady motocykla w pierwszej kategorji miejsce pierwsze zajęli Mazurkiewicz — Wargin, drugie Weber — Sztenger, trzecie Nothnagel — Urbaniak. W kategorji drugiej miejsce pierwsze zajęli Liciński — Katner, drugie Kaczmarek — Paprzycki, trzecie Śledziński — Minicki. W konkurencji indywidualnej dla najlepszego kierowcy w klasie pierwszej, pierwsze miejsce drogą losowania zdobył Musiał, drugie Fiedler, w kategorji drugiej Czerniak.

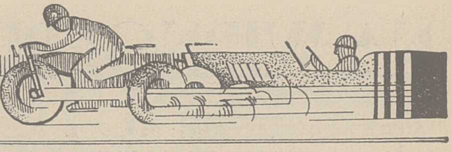
Na strzelnicy za Bramą Warszawską stanęło do konkursu strzeleckiego 48 zawodników, z czego 30-stu w kategorji wojskowo-wyćwiczonych, a 18 niewyćwiczonych. Dwóch zawodników z powodu defektu maszyny nie stanęło do konkursu. Zawodnicy mieli możność uzyskania 25 punktów dodatnich za 5 celnych strzałów do sylwetek z popiersiem, na dystansie 100-metrowym, strzelając z pozycji leżącej. Ogółem mogli byli oni uzyskać 1 200 punktów dodatnich, uzyskali zaś w obu kategorjach tylko 195. Kategorja pierwsza 125, a druga 70 punktów dodatnich. Najlepsze miejsce w pierwszej kategorji zajęli Mazurkie-

(Dokończenie na stronie 13-tej.)



Patrol I. Maszyny z przyczepkami: Turkiewicz, Mazurkiewicz i Weber jako kierowcy.

Ze sportu



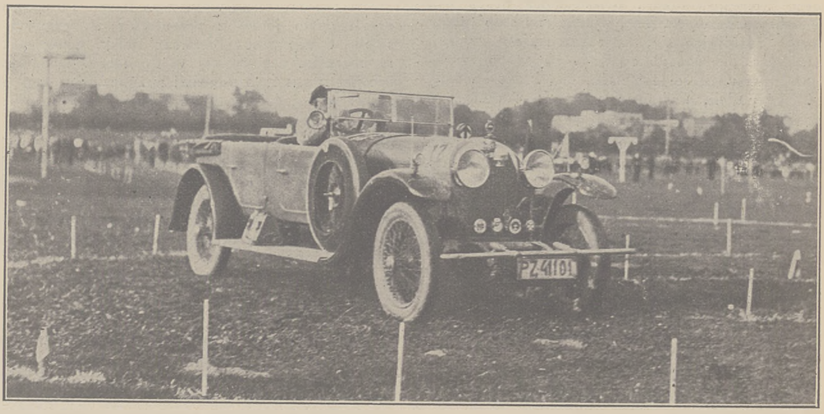
X. Międzynarodowy Rajd do Monte-Carlo — Wyścigi motocyklowe w Sosnowcu

Już rozesłany został program przyszłorocznego rajdu międzynarodowego do Monte Carlo. Rajd ten, odbywający się tradycyjnie od 16. do 21. stycznia, odbędzie się w roku 1931 na nowych warunkach. Mianowicie ustalono dwie osobne kategorje maszyn do 1100 ccm pojemności i powyżej 1100 ccm. Nagrody są osobne dla każdej z tych grup. W ten sposób będziemy mieli dwóch zwycięzców.

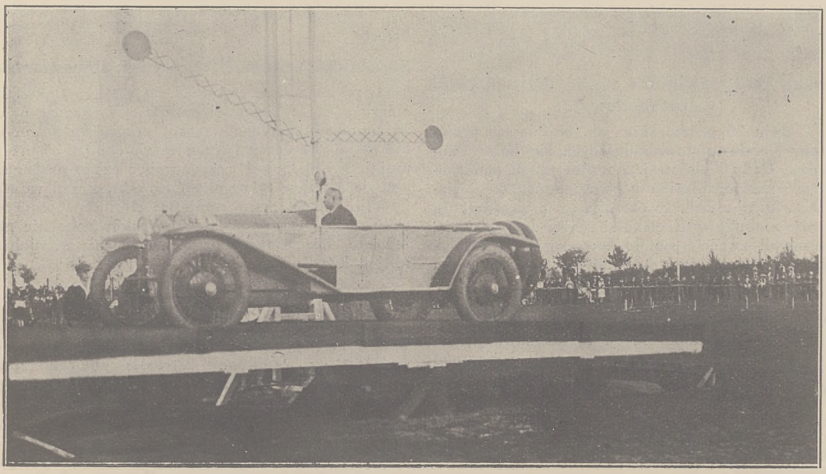
Prócz tego są inne, liczne nagrody, m. in. nagroda dla najlepszej kierowczyni.

Zasadą zjazdu gwiaździstego do Monte Carlo pozostaje — jak dawniej — ilość przebytych kilometrów i dobra przeciętna dla pierwszej kategorji. Wymagana szybkość przeciętna — 35 do 38 klm. na godz., dla drugiej kategorji — od 40 do 43 klm. Przekroczenie szybkości przeciętnej 38, względnie 43 klm., będzie dyskwalifikowało kierowców. Za kilometr szybkości będzie się liczyło 3 punkty, a zatem na szybkości maksymalnej zdobyć można 105 punktów w pierwszej, a 120 p. — w drugiej kategorji.

Liczba pasażerów i regularność nie będą grały roli. Natomiast położono wielki nacisk na próbę samego wozu. Na dystansie 260 metrów dokonana będzie kombinowana próba akceleracji i hamowania, świadcząca o stopniu doskonałości wozu i kierowcy. Tutaj załogi, które nie będą miały za sobą długiej marszruty, będą mogły poprawić swoją klasyfikację.



Moment z gymkhany samochodowej w Bydgoszczy. P. Jahnz jun. na Austro-Daimlerze przy jeździe manewrowej.



P. Karol Seifert na Lancii na ruchomym moście. Zdobył on I. nagrodę w gymkhanie, uzyskując najmniej punktów karnych.

Konkurs „komfortu" i klasyczna arcytrudna próba górska na wzniesieniu Mont des Mules pozostają. Suma nagród — 142 000 fr. dla obu kategoryj (plus coprawda liczne puhary) wydaje się nam nieco za skromną — jak na środki kasyna w Monte Carlo, które finansuje tę olbrzymią imprezę International Sporting Clubu i Automobilklubu Monaco.

Przypominamy, że w latach ubiegłych zwyciężyli w tym zjeździe: Petit na „Licorne" (z Jass), van Eijk na „Graham Paige" (ze Stockholmu), Bignan na „Fiacie" (z Bukaresztu) i Lefevre na „Amilcarze" (z Królewca).

Tak więc ostatnie cztery lata przyniosły aż trzy zwycięstwa małych maszyn (prócz „Graham-Paige'a").

* * *

Młody Klub Motocyklowy Zagłębia Dąbrowskiego w Sosnowcu zorganizował pod protektoratem starosty będzińskiego p. J. Boxy po raz pierwszy wyścigi motocyklowe o mistrzostwo Klubu M. Z. D. na rok 1930-ty na obwodzie szos Grodziec — Jazowe — Sączów — Niezdara — Świerklanie — Piekary — Grodziec z podwójnem okrążeniem tej trasy o ogólnej długości 87 kilometrów. Niepogoda nie pozwoliła zawodnikom na wykazanie pełnej swej siły i brawury na oślizgłej szosie, wyścigi te jednak dowiodły, że Sosnowiec posiada dobrych motocyklistów, którzy i w tak ciężkich warunkach potrafili walczyć o palmę pierwszeństwa.

O 11-tej godzinie rano korowód czterdziestu czterech motocykli wraz z pomocniczemi samochodami przeciągnął przez ulice Sosnowca na start do Grodźca, dając imponujący widok zebranym wzdłuż ulic tłumom publiczności. Na start przybył starosta będziński p. J. Boxa, którego powitał dłuższem przemówieniem prezes K. M. Z. D. p. H. Levittoux, poczem nastąpiło przecięcie symbolicznej wstęgi przez p. starostę i wypuszczenie zawodników do wyścigu. Pierwszy ukończył wyścig p. Józef Szkutnik, zdobywając tytuł mistrza Klubu motocyklowego Zagłębia Dąbrowskiego, drugi p. Czesław Wawrzycki, trzeci p. Bolesław Oleś.

Oprócz nagród pod postacią szarfy mistrzowskiej i żetonów, zwycięzcy otrzymali cenne nagrody honorowe. Organizacja zawodów dobra.



Inż. Henryk Lund, bodajże najstarszy automobilista w Wielkopolsce i na Pomorzu, znany sportowiec i rajdzista przygląda się gymkhanie. Obok p. Alfred Seifert.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

MOŁODECZNO. (Śpiący szofer spowodował katastrofę). Na drodze z Rekowa do Iwieńca autobus „Kresiowianka", prowadzony przez przemęczonego pracą szofera, wjechał na słup telegraficzny, rozbijając się, a równocześnie zrywając przewody. Sześć osób odniosło cięższe obrażenia. Szofer twierdzi, że jego zaśnięcie, które spowodowało wypadek, nastąpiło wskutek przemęczenia pracą.

MIŃSK. (Wypadek samochodu sowieckiego). Pod Mińskiem wydarzyła się katastrofa samochodowa, której ofiarą padło 9 zabitych i 32 rannych. Samochód ciężarowy przewoził t. zw. brygadę robotniczą do komuny rolnej „Czerwony partyzant", która odmówiła dostarczenia wyznaczonej przez władze ilości zboża.

Brygada miała zmusić włościan do wydania zboża oraz usunąć z komuny opornych członków. W pobliżu komuny chłopi zatarasowali drogę kamieniami, wskutek czego samochód ciężarowy, będący w pełnym biegu, przewrócił się.

Niezwłocznie po katastrofie specjalny oddział wojskowy G. P. U. przybył na miejsce wypadku i dokonał aresztowań wśród ludności.

WARSZAWA. (Wypadek automobilowy gen. Bułak-Bałachowicza). Przy zbiegu Alei Szucha i ul. Litewskiej w Warszawie zdarzyła się katastrofa samochodowa, spowodowana zderzeniem się dwóch dorożek samochodowych. Pasażer jednej z taksówek gen. w rezerwie Bułak-Bałachowicz odniósł lekkie rany od odłamków szkła.

ŁÓDŹ. (Katastrofalne zderzenie autobusów). Pod Turkiem zdarzyła się katastrofa autobusowa. Autobus pasażerski, kursujący na linji Konin—Łódź zderzył się z autobusem, zdążającym w przeciwnym kierunku z Turka do Kalisza. Wskutek zderzenia obydwa autobusy zostały doszczętnie rozbite. Trzy osoby ciężko ranne przewieziono do szpitala. Między rannymi znajduje się również zastępca starosty powiatow. w Koninie Wilczyński.

Z KRAJU

Autobusy komunikacyjne na lepszej drodze rozwoju.

Ministerstwo Robót Publicznych wydało zarządzenie wszystkim urzędom wojewódzkim i Komisarjatowi Rządu w Warszawie oraz Dyrekcji Robót Publicznych co do podjęcia współpracy z organizacjami Właścicieli Autobusów zarejestrowanych na terenach tych urzędów i wchodzących w skład Związku Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych Rzplitej Polskiej.

Współpraca ta ma polegać na komunikowaniu Związkowi wszelkich zarządzeń wydawanych przez te urzędy w sprawach komunikacji autobusowej oraz na stałem komunikowaniu się ze Związkami Właścicieli co do wszelkich praw, jakie praktyka w zakresie tej dziedziny komunikacji nastręcza.

W ten sposób Ministerstwo Robót Publicznych zrealizowało jeden z postulatów wysuniętych w swoim czasie przez Pierwszy Polski Kongres Komunikacji Autobusowej w Poznaniu. Uregulowanie postulatu tego poprawi w znacznej mierze stosunki w dziedzinie komunikacji autobusowej.

Taryfa samochodowa.

Obecnie kursuje w Warszawie tylko 18 dorożek samochodowych pobierających 60 groszy za klm. W pozostałych dorożkach w liczbie 2161 obowiązuje taryfa 50 groszy. Dorożek samochodowych, posługujących się taryfą 40 groszy niema wcale. Uruchomiona z taką taryfą w r. ub. taksówka w r. bież. nie została w terminie zarejestrowana.

Montownia Forda w Gdyni

Ford wystąpił swego czasu z projektem wybudowania na terenie portu gdyńskiego dużej montowni, specjalnie dla samocodów osobowych. Jak się dowiadujemy, Ford pragnąłby przed przystąpieniem do budowy montowni uzyskać od rządu szereg ulg. Czynniki rządowe oświadczyły swą zasadniczą zgodę na ten projekt i wysunęły m. in. warunek zatrudnienia w montowni sił fachowych polskich i używania materjałów krajowych. Wobec tego projekt Forda ma wszelkie szanse przyjęcia przez zainteresowane władze państwowe.

Troska kolei polskich o rozwój komunikacji samochodowej.

W dniu 20 października rb. odbyło się posiedzenie Komitetu nowobudujących się kolei Państwowej Rady Kolejowej. Komitet radził nad sposobem przeprowadzenia uchwały Państwowej Rady Kolejowej z dnia 16 czerwca br. o uzgodnieniu planów rozbudowy sieci kolei i sieci dróg bitych i postanowił zwrócić się do Okręgowych Rad Kolejowych o wnioski co do ustalenia tego programu w obrębie poszczególnych dyrekcyj.

Następnie Komitet przeprowadził obszerną dyskusję nad wnioskiem inż. Stanisława Rybickiego o uregulowaniu komunikacji samochodowej.

Uchwały nie powzięto, natomiast poruszono myśl powołania do życia przy Państwowej Radzie Kolejowej stałej komisji referującej w sprawie uzgodnienia ruchu samochodowego i ruchu kolejowego. W posiedzeniu brał udział p. prof. dr. Wasiutyński, jako rzeczoznawca spraw ruchu samochodowego.

Próbny odcinek klinkierowy.

Wydział drogowy Sejmiku będzińskiego przystąpił do układania na drodze w Strzemieszycach klinkieru drogowego. Bruk ten, tytułem próby będzie złożony na jednokilometrowym odcinku, a po oddaniu drogi do użytku, odcinek będzie skrupulatnie badany celem stwierdzenia zalet, wzgl. braków nowego na naszym terenie materjału drogowego. Ponieważ klinkiernia sejmikowa w Grudkowie jest dopiero w budowie, do brukowania wspomnianej drogi użyto klinkieru z Izbicy. Są to cegiełki koloru jasnego; próby natomiast czynione w Niemczech z gliną z Grudkowa dają materjał koloru ciemnego. Wytrzymałość bruku z kostki granitowej obliczają średnio na lat 15, a z klinkieru na lat 25, przyczem okoliczność najważniejsza, iż klinkier jest prawie o 50 procent tańszy od kostki granitowej, a więc zarówno trwałość, jak i cena przemawiają na korzyść klinkieru. Prawdopodobnie próbny odcinek drogi klinkierowej zostanie oddany do użytku za 15 do 20 dni. (p)

Z ZAGRANICY

Statystyka samochodów we Francji.

Francja posiada obecnie 1.300.000 pojazdów mechanicznych. W roku 1929 zgłosiło się po odbiór prawa jazdy 500.000 nowych kierowców obu płci. Skarb państwa zarabia na czysto na wydawaniu tylko samych praw jazdy około 22 miljonów franków rocznie.

Według danych statystyki skarbu francuskiego znajdowało się z końcem roku 1929 we Francji 1.296.167 pojazdów motorowych w ruchu. 856 547 samochodów osobowych posiadało silniki o sile poniżej 9 koni, 73.617 silniki powyżej 9 koni podatkowych. Motocykli było 379.239 sztuk, samochodów ciężarowych 365.021. Wszystkie te pojazdy motorowe posiadały łączną siłę 14.281.937 koni, a właściciele ich zapłacili 779.260.448 franków podatków.

Samochód wrogiem przemysłu obuwniczego

Ciekawej, lecz smutnej statystyki dokonali amerykańscy fabrykanci obuwia. Wykazuje ona, że z powodu nagłego wzrostu przemysłu automobilowego, współcześni Amerykanie chodzą 35 proc. mniej, aniżeli przed wojną, wobec czego przemysł obuwia spadł w tym samym stopniu. Przed wojną 20-letni Amerykanin robił przeciętnie w jednym roku miljon czterysta tysięcy kroków, obecnie na jednego Amerykanina przypada rocznie niespełna miljon kroków.

Strajk taksówek w Bukareszcie.

Od ubiegłej niedzieli wszyscy szoferzy taksówek w stolicy Rumunji prowadzą strajk generalny. Jest on wynikiem ustalenia nowych taryf przez magistrat bukareszteński. Wobec tego, że strajkują taksówki i że ruch tramwajowy nie wystarcza dla komunikacji mieszkańców Bukaresztu, zarząd miasta zwrócił się do właścicieli prywatnych samochodów, aby oddali swe wozy tymczasowo do użytku publiczności. Pozatem władze m. Bukaresztu zawiadomiły strajkujących szoferów, iż odebrane im zostaną prawa jazdy, o ile nie zaprzestaną strajku. W związku z tą sprawą aresztowano w Bukareszcie 57-miu szoferów.

Z międzynarodowej komisji sportowej.

Międzynarodowa komisja sportowa, obradująca w Paryżu pod przewodnictwem delegata Belgji prezesa M. de Knyff powzięła szereg doniosłych dla automobilizmu decyzyj. M. in. zdecydowano, że paliwo, używane w wyścigach o „Wielką Nagrodę" powinno zawierać przynajmniej 70 proc. powszechnie używanej benzyny. Domieszką może być tylko bezwodny alkohol 99,7 (najwyżej 10 proc.) i benzol.

Następnie szczegółowo opracowano sprawę nader ważną — regulaminu, określającego właściwości „wozu seryjnego". Chodzi o to, żeby różne świetne wyniki, dające poszczególnym wytwórniom doskonałą i jedyną okazję dla reklamowania swych maszyn — były osiągane na wozach istotnie seryjnych, a nie specjalnie zbudowanych. Wobec tego ustalono dla wozów seryjnych, uczestniczących w różnych imprezach szczegółowe warunki, którym muszą odpowiadać — a przedewszystkiem ten najważniejszy — że fabryka musi się wykazać tem, że głównie zajmuje się produkcją tego właśnie przedstawionego na konkursach typu. Propozycje te podlegają jeszcze zatwierdzeniu międzynarodowej organizacji A. I. A. C. R.

Komisja ruchu i cel przy Międzynarodowym Związku Uznanych Automobilklubów obradowała dnia 11. bm. w Paryżu w Automobilklubie Francji



Co tydzień gromadzą się przed gmachem województwa poznańskiego liczne samochody i motocykle celem przeglądu technicznego i rejestracji.

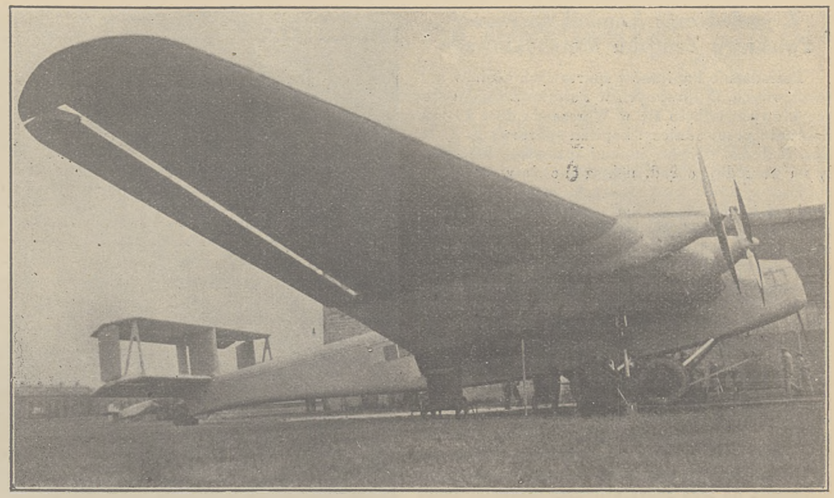
pod przewodnictwem p. Hanseza, delegata Belgji. Na zebraniu były reprezentowane nast. kraje: Anglja, Austrja, Belgja, Czechosłowacja, Danja, Egipt, Estonja, Finlandja, Francja, Grecja, Hiszpanja, Holandja, Irlandja, Italja, Jugosławja, Litwa, Łotwa, Monaco, Niemcy, Norwegja, Polska, Portugalja, Rumunja, Szwecja, Szwajcarja, Stany Zjednoczone i Węgry.

Na posiedzeniu tem była również reprezentowana Liga Narodów. Prezesem wybrano ponownie przez aklamację delegata Belgji p. Hanseza.

Komisja zaaprobowała 17 głosami przeciw 3 i 6 wstrzymującymi się projekt Ligi Narodów o pierwszeństwie przejazdu na skrzyżowaniach. Brzmi on następująco:

„Każdy kierowca zobowiązany jest na rozgałęzieniach i skrzyżowaniach dróg ustąpić pierwszeństwa przejazdu kierowcy, który się znajduje na drodze po prawej. Jeżeli zauważy — zbliżając się do skrzyżowania — sygnał specjalny, który mu mówi, że droga, w którą zamierza wjechać, jest drogą pierwszego rzędu, wtedy powinien ustąpić przejazdu wozom krążącym na tej drodze".

Komisja również przyjęła do wiadomości decyzję Urzędów Skarbowych we Francji, mocą której tryptyki na motocyklach solo tj. bez wózków zastąpione zostaną przez karty tożsamości. Zrobiono jednak zastrzeżenie, by inowację tę zaprowadzono stopniowo, by nie utrudniać motocyklistom innych krajów wjazdu do Francji wzgl. przejazdu, dopóki wszystkie inne kraje nie przyjmą tego nowego projektu.



W najbliższym czasie przyleci do Warszawy niemiecki samolot-olbrzym Junkers typu G 38. Jest to nowy model samolotu komunikacyjnego, odbywający loty propagandowe po większych krajach Europy.

Ku rozwadze

Zarząd oddziału poznańskiego Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P. przesłał do Urzędu Wojewódzkiego pismo następującej treści:

W ostatnim czasie otrzymujemy ze strony naszych członków skargi, że ich pracodawcy, mimo, że nie posiadają prawa jazdy, zmuszają szoferów do odstąpienia im steru, a o ile zwróci się im uwagę, że steru nie wolno odstępować osobom. nieposiadającym praw jazdy, i że w razie wypadku, odpowiedzialność w całości ponosi szofer, a nie ten, który prowadził samochód, wtedy otrzymują odpowiedź, że samochód nie jest własnością szofera, a dysponuje nim dowoli właściciel, przyczem grozi się nawet zwolnieniem w razie obstawania przy uporze.

Ten stan rzeczy nie może trwać nadal, bowiem samochód kierowany przez ręce niepowołane, stanowi niebezpieczeństwo tak dla pasażerów, jak i dla publiczności.

Szofer w tym wypadku jest bezbronnym, bowiem ustępuje on z obawy, że straci posadę, chociaż zdaje sobie sprawę z tego, że w razie wypadku, ponosi w całości odpowiedzialność, zaś skutki dalsze mogą być doprawdy katastrofalne dla niego. Charakterystycznym przykładem jest katastrofa samochodowa, która miała miejsce w ubiegłym miesiącu pod Fabjanowem.

Wprawdzie władza policyjna w Poznaniu urządza od czasu do czasu obławy, lecz o ile nam wiadomo, nie przychwycono kierowców takich, o jakich wyżej mowa. Ma to miejsce dlatego, ponieważ przed miejscem, na którem zauważono kontrolujących posterunkowych, następuje zmiana kierowców, albo też szofer wręcza swój dyplom pracodawcy itp., którym tenże wobec posterunkowych się legitymuje. Gdyby posterunkowi dokładniej badali prawa jazdy, to stwierdziliby niejednokrotnie, że prawo to znajduje się w obcych rękach.

Skuteczna walka przeciwko kierowcom, którzy prowadzą samochód, a nie mają na to zezwolenia i którzy odbierają ster swoim szoferom uzależniona jest oczywiście w większej części od tych właśnie szoferów, którzy z obawy, aby nie utracili posady, nie chcą zrobić doniesienia. Mimo to nie można dopuścić do tego, aby opisany stan rzeczy był nadal tolerowany.

Możeby Urząd Wojewódzki przedsięwziął odpowiednie kroki w celu udaremnienia kierowania samochodem wymienionym osobom, a jako jeden z środków, których można stosować, uważamy częstsze obławy, przyczem posterunkowi winni dokładniej badać okazane im prawa jazdy.

Dalej prosimy Urząd Wojewódzki, aby o ileby zdarzyć się miał wypadek, spowodowany przez kierowcę, jak go nazwiemy — amatora, któremu pod naciskiem odstąpił ster kierowca zawodowy, za który ten ostatni pociągnięty zostałby do odpowiedzialności, by w takim wypadku wzięto te okoliczności pod uwagę i nie czyniono użytku z przepisów w całej pełni oraz ażeby wówczas władza z całą surowością ukarała tego, który właśnie wypadek spowodował, prowadząc wóz bez zezwolenia, posiadania na to prawa.

W końcu uważamy za wskazane, aby Urząd Wojewódzki ogłosił w prasie ostrzeżenie z podkreśleniem, że w razie stwierdzenia opisanych faktów, następstwa karne będą bardzo dotkliwe.



Zwycięska awjonetka Aeroklubu Akademickiego w Poznaniu, która w tegorocznym krajowym konkursie awjonetek zdobyła dwa I. miejsca w klasyfikacji ogólnej, oraz w kategorji maszyn lekkich. Załogę jej stanowili p. por. Skrzypiński Henryk i p. Góralewicz Kazimierz.

Z życia Zrzeszenia Związków Zawodowych Automobilistów Ziem. Zach. R. P.

We wtorek, 21. bm. odbyło się zebranie filji Poznań, które zagaił o godz. 8,30 wiecz. prezes kol. Czyż hasłem „Cześć wspólnej pracy". Następnie wygłosił kol. prezes krótkie przemówienie pośmiertne ku czci zmarłego kol. Krzeszewskiego z Inowrocławia, którego pamięć zebrani uczcili przez powstanie. Protokół z ostatniego zebrania plenarnego zebrani przyjęli bez zmian. Po sprawozdaniu sekretarza w sprawie oświadczeń się filij co do projektowanego odznaku zebrani jednogłośnie zatwierdzili projekt oraz uchwalili wybić oznak, według przedłożonego wzoru w srebrze po cenie 3 zł. za sztukę. Z kolei zatwierdzono uchwałę, iż po trzymiesięcznem niezapłaceniu składek na fundusz zapomogowy na wypadek śmierci, członek traci automatycznie prawo do zasiłku. Dalej poruszono kwestję przyszłej zabawy towarzyskiej, mającej się odbyć w dniu 29 listopada 1930 r. Kolega prezes podaje zebranym do wiadomości, iż w ostatnich dniach uzyskaliśmy zadekretowanie aktu rejestracyjnego. Zebrani jednogłośnie zatwierdzają druk książeczek członkowskich według uznania zarządu. Na wniosek zarządu zatwierdzają dalej zebrani zapomogę pośmiertną dla kolegi Krzeszewskiego w wysokości proponowanej przez zarząd. Po załatwieniu kwestji spornej w sprawie sądu koleżeńskiego ze strony kol. Kubiaczyka wygłasza prelegent programowy swój wykład, nad którym na wniosek większości dyskusji nie otwarto. Z kolei wygłasza przemówienie kol. Kurek ze Swadzimia, który mówi na temat uniezależnienia się. W wolnych głosach zabierano głos nad sprawą mandatów karnych.

Przy tej sposobności przypomina zarząd centralny, że w myśl uchwały każda filja zobowiązana jest do abonowania „Samochodu", organu zrzeszenia, ze względu na to, że w tygodniku tym umieszcza zarząd wszystkie swoje komunikaty. Dalej doszło do wiadomości zarządu, iż Z. Z. A. wysłał ostatnią pocztą do poszczególnych filij listy celem wejścia z ostatniemi w kontakt; prosimy wszystkie odnośne listy zwrócić do centrali. W niedzielę, dnia 26. b. m. zwołuje zarząd centrali zebranie informacyjne w Żninie o godzinie 15, w Wągrówcu zaś o godzinie 20. Wszystkich członków oraz sympatyków odnośnych okolic prosimy o przybycie na powyższe zebranie.

Z posiedzenia komisji sportowej Polskiego Związku Motocyklowego

Posiedzenie kapitanów sportowych klubów motocyklowych, afiljowanych w Polskim Związku Motocyklowym, odbyło się w Warszawie dnia 19 bm. Zebraniu przewodniczył kapitan sportowy P. Z. M. kpt. Kulesza. Między innemi sprawami, które były na porządku obrad, uchwalono daty wyścigów, rajdów, zjazdów gwiaździstych, w których mogą brać udział kierowcy, posiadający licencję związku, zaś w zjazdach plakietowych, konkursach zręczności, gonitwach za lisem itp. dopuszczeni są kierowcy bez licencji. Uchwalono również zorganizować rajd dokoła Polski na trasie wynoszącej około 2 000 klm. Ze względu na to, że poważniejsze wyścigi motocyklowe narażają kierowców na większe wydatki pieniężne, zezwolono na ustalanie nagród pieniężnych bez ograniczenia wysokości. Wpisowe dla różnych imprez ograniczono do wysokości 20 zł. Ustalono również stosunek do automobilklubów, który powinien być serdeczny i polegać na wzajemnej współpracy. Kierowcy, którzy zamierzają brać udział w wyścigach zagranicznych i międzynarodowych w kraju, powinni swe zgłoszenia do tego rodzaju imprez załatwiać przez P. Z. M. Uchwalono dalej — wobec licznych wypadków motocyklowych — przymusową asekurację wszystkich kierowców, należących do jakiegokolwiek klubu, afiljowanego przy P. Z. M. Zreformowano również wyścigi o mistrzostwo Polski na wzór podobnego wyścigu Automobilklubu Polski, uwzględniając punktację z pięciu imprez, t. j. rajdu Warszaw — Wilno, którego organizacją zajmie się Legja w Warszawie (24 i 25 maja 1931 r.), wyścigu o Grand Prix pod Katowicami, zorganizuje komitet klubów lokalnych (28 czerwca 1931 r.), wyścigu naprzełaj pod Poznaniem, organizuje Unja (12 lipca 1931 r.), rajdu dokoła Polski, organizuje S. S. Union — Łódź, przy pomocy klubów. przez których teren będzie prowadziła trasa, oraz wyścigu płaskiego na 5 klm na Pomorzu, dnia 20 września 1931 r. W terminach wszystkich powyższych imprez obowiązuje zakaz urządzania imprez wewnętrznych. Do klasyfikacji dopuszczeni będą ci kierowcy względnie kluby, których członkowie brali udział conajmniej w trzech konkurencjach. Tytuł mistrza przypadnie temu klubowi, którego członkowie w wyżej wymienionych imprezach zdobędą najkorzystniejszą lokatę.

Podzielono związek na okręgi terenowe: Poznańskie, Pomorze, Gdańsk, Warszawskie, Łódzkie, Śląsk, Krakowskie, Zagłębie Dąbrowskie, oraz ustanowiono kapitanaty we Lwowie, Stanisławowie, Wilnie i innych ważniejszych centrach sportu motocyklowego. Przy przepisywaniu się z jednego klubu do drugiego, obowiązuje 12-miesięczna przerwa, jeżeli dany członek nie posiada zwolnienia.

Zlecono także komisji sportowej opracowanie szablonowych regulaminów wyścigów, rajdów i zjazdów gwiaździstych, przyczem uchwalono, że rajdów poniżej 200 klm nie wolno organizować.

a dalej nie wolno przekraczać szybkości średniej powyżej 50 klm na godzinę w rajdach, a 40 klm w zjazdach gwiaździstych. Zjazdy gwiaździste nie mogą trwać dłużej jak dwie doby. Podział maszyn na kategorje musi się odbyć według regulaminu F. I. C. M. Wreszcie zlecono P. Z. M. opracowanie programu propagandy sportu motocyklowego, oraz prowadzenie statystyki według danych klubów itp. Rajd dokoła Polski i wyścig o Grand Prix Polski nosić będą charakter międzynarodowy.

Komunikat Automobilklubu Wielkopolski

Podaje się niniejszem do wiadomości publicznej, iż Zarząd Drogowy powiatu ostrzeszowskiego przystępuje z dniem 20. października br. do wykonywania robót renowacyjnych powłoki tłuczniowej na drodze państwowej nr. 15/2 Kępno—Ostrów w klm. 21.0—23.0 na odcinku Ostrzeszów—Antonin i to przy użyciu walca parowego.

Wykonywanie powyższych robót trwać będzie przypuszczalnie do 1. grudnia br.

Komunikacja samochodowa i wozów ciężarowych skierowana będzie drogą objazdową i to: z Ostrzeszowa do Ostrowa przez Mikstat lub Szklarkę Myślniewską, Przygodzką i Antonin a z Ostrowa do Ostrzeszowa również przez Mikstat luz z Antonina przez Szklarki Przygodzką, Myślniewską.

W celu zwrócenia uwagi na powyższą przeszkodę w ruchu, ustawione będą w odległości około 200 m. od rozpoczęcia się wspomnianego odcinka w obydwu kierunkach przepisowe znaki ostrzegawcze i informacyjne.

Wskutek przeprowadzenia gruntownej naprawy przejazdu kolejowego na szosie państwowej Ostrów — Poznań nr. 16/3 przy stacji kolejowej Gądki przez Zarząd Kolejowy w dniu 23. 10. i 24. 10. 1930 r. włącznie zamyka się na podstawie § 6 rozp. Ministerstwa Robót Publicznych i Ministerstwa Kolei z dnia 2. 7. 1924 r. w sprawie przepisów o skrzyżowaniu dróg publ. z kolejami żelaznemi (Dz. U. R. P. nr. 65/24 poz. 641) odcinek tejże szosy na czas trwania naprawy dla ruchu kołowego.

Ruch kołowy skierować należy okrężną drogą gruntową przed tartakiem w Gądkach na prawo do maj. Robakowo, poczem w lewo do szosy państwowej Ostrów — Poznań.

Powiatowy Zarząd Drogowy przed zamknięciem tejże szosy ustawi przepisowe znaki ostrzegawcze i orjentacyjne.

Regulamin „Jazdy za lisem“ Automobilklubu Wielkopolski.

1. W konkursie mogą brać udział tylko członkowie A. W. Zgłoszenia przyjmuje Sekretarjat A. W. do dnia 24 października 1930 r. włącznie.

Wpisowe wynosi złotych 20,— które jest płatne przy składaniu zgłoszenia.

2. Zadanie polega na odszukaniu komandora t. zw. „lisa“ który wystartował wcześniej i w pewnym punkcie się ukrył. Komandor znaczy ślad swej drogi przy krzyżówkach i to każdorazowo na przestrzeni około 20 mtr. Wicekomandor, który wyjechał równocześnie z Komandorem, myli ten ślad przez identyczne znaczenie pozostałych odgałęzień drogi. (Stosownie do warunków atmosferycznych, znaczenie nastąpi farbą lub papierkami kolorowemi).

3. Start samochodów nastąpi równocześnie z tem, że samochody ruszają według kolejności otrzymanych numerów startowych.

4. Ustanawia się następujące nagrody:

I. nagrodę zdobywa ten z uczestników, który pierwszy przybył do kryjówki lisa; II. — drugi; III. — trzeci; IV. — czwarty; V. — piąty.

W razie przybycia równoczesnie do kryjówki lisa dwóch lub więcej zawodników, rozstrzyga o kolejności los.

Każdy z uczestników pościgu otrzymuje plakietę pamiątkową.

Zbiórka w Klubie 26. 10. 1930 r. o godz. 11-ej.

Wyjazd za starterem 26. 10. 1930 r. o godzinie 11,30.

Koniec gonitwy 26. 10. 1930 r. o godzinie 15.

Po ukończeniu gonitwy wyruszają wszystkie samochody, znajdujące się w kryjówce lisa, wspólnie do majętności Błociszewo na zaproszenie członka Komitetu A. W. p. konsula Kęszyckiego, gdzie nastąpi rozdanie nagród i plakiet. Uczestnicy, którzy do godziny 15 nie odnaleźli kryjówki „Lisa“ udadzą się wprost do Błociszewa, oczekując przed Błociszewem Komandora „Gonitwy“.

Roczne Walne Zebranie.

W sobotę, dnia 25 października br. o godz. 17 odbędzie się w sali Bazarowej, Aleje Marcinkowskiego 10, Poznań, *Walne Zebranie członków A. W.* z następującym porządkiem obrad:

1) Zagajenie i wybór prezydjum Walnego Zebrania. 2) Odczytanie protokółu z ostatniego Walnego Zebrania. 3) Sprawozdanie ustępującego Zarządu. 4) Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej. 5) Udzielenie absolutorjum ustępującemu Zarządowi. 6) Wybór pięciu członków Komitetu w miejsce ustępujących. 7) Wybór Komisji Rewizyjnej. 8) Uzupełnie statutu. 9) Wnioski. 10) Wolne głosy.

O ile na godzinę 17 nie stawi się statutem przewidziana liczba członków, natenczas odbędzie się o godz. 17,30 następne zebranie, którego uchwały będą prawomocne bez względu na ilość obecnych.

Jazda patrolowa „Unji“

(Dokończenie ze strony 8-ej.)

wicz, Fiedler, Nothnagel, Stengert, w drugiej kategorji Liciński, Kaczmarek, Nagengast. Podczas strzelania nie zaszedł żaden wypadek.

Słabe wyniki, osiągnięte podczas strzelania, wytłumaczyć należy przemęczeniem kierowców i ich obsad. W konkursie strzeleckim w pierwszej kategorji pierwszą nagrodę zdobył Mazurkiewicz, drugą Fiedler, trzecią Nothnagel, a czwartą Stengert. W kategorji drugiej pierwsze trzy nagrody zdobyli kolejno: Liciński, Kaczmarek, Nagengast.

Wieczorem odbyło się w Europie wręczenie nagród, które poprzedziło przemówienie dr. H. Szulca, prezesa Unji. Dalej przemawiali p. dr. Sokołowski, prezes wojewódzkiego komitetu wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego, oraz p. mjr. Bobrowski, który zastępował dowódcę O. K.

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednołamowy wiersz nonparelowy 30 groszy

Szofer-mechanik

z 12 letnią praktyką także centralne ogrzewanie, znający języki: polski, niemiecki, rosyjski poszukuje posady. Oferty Samochód Poznań zdw 32 392

Szofer-rzeźnik

z bardzo dobremi świadectwami, dłuższą praktyką poszukuje posady. Oferty Samochód Poznań zdw 32 319

Szofer-ślusarz

poszukuje posady od 1 listopada lub później. Zgłoszenia W. Głuszak Gułtowy, pow. Środa. zdw 31 723

Szofer

z dwuletnią praktyką poszukuje posady. Oferty Samochód Poznań zdw 31 119

Szofer

z praktyką warsztatową dobre świadectwa poszukuje posady. Jan Błachnierek, Trzcianka, poczta Michorzewo, pow. Grodzisk. zdw 30 354

Szofer

poszukuje posady, może złożyć kaucję. Oferty Kurjer zdw 30 438

Szofer-kowal

poszukuje posady szofera lub kowala na dominji. Oferty Samochód zdw 31 196



Samochód Citroen Pani Dyr. T., który został nagrodzony na Konkursie Piękności dnia 5 b. m. w Warszawie w Parku Paderewskiego.

Konkurs Piękności Samochodów, który odbył się dnia 5-go października w Parku Paderewskiego, zgotował prawdziwą ucztę zwolennikom piękna i elegancji.

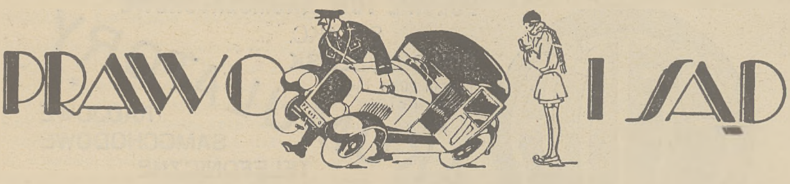
Siedemdziesiąt cztery samochody, uczestniczące w konkursie, reprezentowały to, co w Polsce spotkać można najpiękniejszego i najbardziej eleganckiego.

Sąd konkursowy przyznał 6 równoznacznych nagród, przyczem jedna z nich przypadła w udziale samochodowi CITROEN, należącemu do Pani dyr. T. Sukces ten jest tem godniejszy uwagi, że został osiągnięty w konkurencji z samochodami, reprezentującemi na całym świecie najwyższą klasę w automobiliźmie.

W tak dobranem towarzystwie piękno i elegancja samochodu CITROEN nie zostały wcale zaćmione.

Ogólnie zwrócono uwagę na fakt, że o ile w innych samochodach eleganckie sylwetki ich właścicielek ginęły na ich tle — uroda i elegancja właścicielki CITROENA zyskiwała na subtelnym wyrazie, dzięki harmonijnej i pięknej linji samochodu CITROEN.

Tw 355



Czyżby wada systemu?

Ano, przechwaliliśmy. Powiedział ongiś mędrzec (nie w Polsce), że nie należy chwalić dnia przed wieczorem. Zgrzeszyliśmy i przyznajemy się do tego publicznie.

W dwuletnim okresie istnienia naszego pisma i jego działu prawnego, omawiając politykę komunikacyjną naszych władz bezpieczeństwa i to tych z niższych instancyj, stykających się bezpośrednio z publicznością, niejednokrotnie z prawdziwą przyjemnością mogliśmy stwierdzić, że poza sporadycznemi wypadkami, które z konieczności zdarzać się muszą wszędzie, władze nasze w stosunku do dyscypliny drogowej stale odnoszą się z pewnym rozsądnym liberalizmem, unikając szczęśliwie tego, co stanowi największe niebezpieczeństwo ustawodawstwa samochodowego: zbytniego, drobiazgowego rygoryzmu, który automobiliście uprzykrza życie, a interesom publicznym niczego nie daje. Odnosiło się to w każdym razie do tych wszystkich miejscowości, w których dyscyplina drogowa znajduje się pod opieką policji państwowej, gdyż na szosach otwartych stosunki oddawna już pozostawiały wiele do życzenia, z czem się też nie tailiśmy.

Jednakże dziwnie się czasem plecie w tym naszym światku władz i urzędów. Wprawdzie na szosach nic się nie poprawiło, zato jednak dowiedzieliśmy się, że lepsze jest śmiertelnym wrogiem dobrego. Bo stosunki komunikacyjne w naszem mieście Poznaniu były w każdym razie dobre i dyscyplina znośna. I myśleliśmy, że władze policyjne mają jeszcze bardzo dużo zadań innych i że mogą zadowolić się tym stanem, jaki istniał. Widocznie jednak władze były innego zdania.

Wysoka Władzo! Gdybyś zechciała okiem rzucić za kulisy naszej redakcji, ujrzała byś, jaka fala żalu i irytacji przelewa się tam, gdybyś widziała, co niejednokrotnie produkują Twoi funkcjonarjusze, kropnęłabyś pięścią w stół (skarbowy) i zawołałabyś głosem wielkim: halt, stop, stój, nie można!

O tem, że tysiąc i jeden przepisów dobrego wychowania na drogach publicznych mają sens nieco głębszy, niż nastręczanie zajęcia dla funkcjonarjuszy władz bezpieczeństwa, pisaliśmy już w poprzednim numerze. Były to pobożne życzenia, których, Wysoka Władzo, wysłuchasz, jeżeli zechcesz. Masz prawo robić inaczej i tego prawa nikt Ci nie zaprzeczy.

Istnieją jednak w tem wszystkiem epizody, których milczeniem pominąć nie można, bo wychodzą p o z a prawo. Są to wypadki, w których naznacza się grzywnę administracyjną za wykroczenia, które nie są wykroczeniami.

Tak jest, tak jest, wiemy! W takich wypadkach służy prawo sprzeciwu i dalsza droga z odwołaniem się do sądu. Prawda. Lecz czy słuszną jest rzeczą narażać obywatela na przykrości i nieprzyjemności dlatego tylko, że musi wykazać swe prawo, którego mu ustawa nie zaprzecza, które ponadto nikomu nie szkodzi, żadnego zła nie spowodowało i które wogóle dla wszystkich dookoła jest najzupełniej i najdoskonalej obojętne? Mówimy tu o wypadkach szczególnie jaskrawych, których małą wiązkę niżej podajemy.

Najpierw kwestja palenia tytoniu przy sterze. W ostatnim okresie sprawozdawczym (co szósty automobilista był tam przestępcą) wymierzono za to bardzo poważną porcję mandatów. Ostatecznie więc: wolno, czy nie wolno?

Wolno. W każdym razie wolno prywatnemu kierowcy, gdyż co do tego niema żadnego zakazu. Zakaz istnieje tylko co do woźniców dorożek konnych (§ 27 zd. 3 rozp. pol. z 27 lutego 1908), co w myśl § 12 rozciąga się także na kierowców dorożek samochodowych. Dotyczy on zresztą tylko jazdy (nawet bez pasażerów), tak, że na postojach palić wolno w każdym razie. Np. w tym samym paragrafie zakazano wam używać parasoli. Strzeżcie się więc, pp. zawodowi automobiliści!

Inna sprawa, że jest obyczajem w jeździe dżentelmeńskiej, że jadąc ulicą nie pali się papierosów. Jednak karać za to nie można.

Inny kwiatek. Jedzie automobilista ul. Babińskiego od placu Sapieżyńskiego ku Alejom Marcinkowskiego. Z Alei wyjeżdża pojazd konny i skręca dość znacznym łukiem w ul. Babińskiego. Widzi go automobilista i jest przekonany, że zamierza jechać ul. Babińskiego. W tej samej chwili kierowca pojazdu konnego, nie dając żadnego znaku, skręca ku zajazdowi pod D. O. K. i zatarasowuje drogę samochodowi. Następuje lekkie zderzenie, bez poważniejszych skutków. Rezultat: mandat karny otrzymuje nie woźnica, że nie dał znaku zmiany kierunku, lecz automobilista. Za co? Za brak sygnału ostrzegawczego przed zakrętem. A jakże.

Inny kwiatek. Jednemu z naszych czytelników przedłożono doniesienie w celu ukarania za to, że pewnego dnia o pewnej godzinie wieczorem, jadąc przez Chwaliszewo, miał numer rejestracyjny „niedostatecznie" oświetlony. Cóż to znowu nowego? § 45 rozp. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych nakazuje znak rejestracyjny „oświetlić". Nie mówi nic o tem, czy ma być oświetlony reflektorem, w jakim stopniu i t. d. Powiada natomiast § 5 p. h., że wóz ma być zaopatrzony w urządzenie, oświetlające znak rejestracyjny „dokładnie". Czy więc może w danym wypadku znak ten był oświetlony niedokładnie, tak, że nie był widoczny? A przecież policjant go widział dokładnie i zanotował? Więc gdzież tu niedokładność?

Jeszcze inny bukiecik. Jedzie sobie samochód ul. Wjazdową od Zamku. Na Kaponierze cisza zupełna. Żywego niema ducha. Na środku skrzyżowania stoi policjant i marzy, odwrócony ku ul. Marszałka Focha. Samochód zdaleka sygnalizuje, wobec tego jednak, że policjant się nie rusza, przejeżdża. W tej chwili stróż porządku publicznego zaczyna żywo gestykulować w kierunku samochodu. Samochód pojechał prawidłowo 10 metrów za narożnik przy Brystolu i stanął. Po ożywionej wymianie zdań co do zasad ruchu ulicznego odjechał. Za kilka tygodni mandat karny. Za to, że nie stanął na znak policjanta.

Jeszcze? Moglibyśmy więcej wymienić takich i tym podobnych kwiatków. W razie potrzeby służymy znakami akt i dokładnemi danemi. Mogliśmy jeszcze powiedzieć coś niecoś o dymieniu, o „zbyt wysokim tonie sygnału" i o wielu, wielu innych rzeczach.

Tak mimowoli nasuwa się kwestja: poco to wszystko? I wystarczy tak pogadać sobie trochę po przyjacielsku na ten temat z policjantami i zapytać ich na ludzki, zdrowy rozum, poco to wszystko robią, a usłyszy się nieodmiennie jedną i tę samą odpowiedź: — Musimy! Bo niech tylko przyjdzie przełożony i zauważy jakiś drobiazg, to będzie na amen cygaro pierwszej klasy, ot, takie ... wymowny gest. I zaraz powie: „A tego, to Pan nie widział?"

Wysoka Władzo! Energja i gorliwość u podwładnych, to podstawa organizacji. Niewątpliwie! Jeżeli jednak sprawdzianem energji mają być obserwacje tego rodzaju, to pozwolimy sobie skromnie zauważyć, że coś tu z instrukcjami nie jest w porządku. Bo byliśmy świadkami, że przełożony taki kiedyś był wielce zdumiony, że policjant zanotował robotnika, który przez plac Wolności prowadził wózek ręczny i zakorkował całą komunikację. Nieznany był mu przepis § 19 zd. 1. rozp. z 23 kwietnia 1929.

Czy nie wada systemu? (pz)

Odpowiedzi redakcji

P. dr. Kwiatkowski, Lwów. Trzeba odróżnić dwie kwestje: ubezpieczenia i ewtl. grzywny. Otóż przeważnie towarzystwa ubezpieczeniowe w swych „ogólnych warunkach" mają postanowienie, iż nie odpowiadają, jeżeli szkoda powstała podczas kierowania wozem przez osobę, nie posiadającą prawa jazdy. W takim razie odmowa jest uzasadniona postanowieniem u m o w y ubezpieczeniowej, a więc jest prawnie niezaczepialna. Jeżeli natomiast postanowienia takiego niema, może Pan skarżyć o odszkodowanie i w razie odnośnego zarzutu przeciwstawić mu stanowisko prawne, które zajęliśmy w powołanym przez Pana artykule.

Natomiast o ile chodzi o grzywnę, to za sam fakt prowadzenia wozu bez prawa jazdy, kierowczyni nie może być pociągnięta do odpowiedzialności, o ile szofer miał prawo jazdy i nie zachodzi inne samodzielne wykroczenie. Szofer odpowiada natomiast według ogólnych zasad cywilnych, wzgl. karnych co do niedbalstwa, wzgl. braku staranności, jeżeli brak taki zachodzi. (pz)

P. Andrzejczak w Łodzi. Odpowiedź prawną umieściliśmy w nr. 1 rocznika III naszego pisma pod Czytelnik „Samochodu". O dworcach autobusowych w Łodzi pisaliśmy niejednokrotnie, więc poruszonego przez Pana tematu nie będziemy powtarzać.

P. Kurowski, Grudziądz. Brakujące numery naszego pisma wysłaliśmy pocztą. Fotografję z wycieczki do Gdyni umieścimy w jednym z najbliższych numerów.

P. Janusz Plapis, Warszawa. Odpowiedź na list wyślemy pocztą.

P. Kaz. Ostrowski w Strzebiniu (G. Śląsk). Ponieważ Pan wyłączył i wyjął akumulator, a potem puścił w ruch silnik, to dynamo nie tylko przepaliło żarówki lecz i bezpiecznik w dynamo, który należy zastąpić nowym, a wówczas instalacja będzie w porządku. Radzimy również zbadać uzwojenia na tworniku dynamo, czy nie są przypadkiem spalone. Ta ewentualność jest jednak mało prawdopodobna, gdyż w takich razach przepala się bezpiecznik.

Na przyszłość radzimy Panu takich eksperymentów unikać, gdyż łącząc bezpośrednio dynamo z żarówkami, jesteśmy narażeni na przepalenie takowych oraz bezpiecznika, bowiem zwiększając obroty silnika, zwiększamy też i obroty dynamo, co wytwarza wówczas prąd o zbyt wysokiem napięciu, którego żarówki nie wytrzymują.

P. Kom. J. Ostrowski w Mostach Wielkich (województwo lwowskie). W tej sprawie radzimy zwrócić się WPanu bezpośrednio do fabryk. Adres „C. W. S": Państwowe Zakłady Inżynierji w Warszawie, F-y „Lech": Fabryka Motocykli „Lech" Opalenica, pow. Grodzisk, woj. poznańskie.

P. Mazurek w Bondeczu, p. Wysoka. W tej sprawie należy się zwrócić do Dyrekcji Robót Publicznych (Wydział Drogowo-Samochodowy) przy Województwie, gdzie się składa wniosek o przedłużenie rejestracji, załączając przytem kartę rejestracyjną. Najlepiej sprawę tę załatwić osobiście. — Ładowanie Pańskiego akumulatora motocyklowego 6-volt, jest niemożliwe zapomocą wymienionego przez WPana prostownika, gdyż jest on zastosowany do ładowania tylko 4-voltowych akumulatorów radjowych.

HUMOR

Zemsta

Na stację benzynową zajeżdża maleńki samochodzik, z którego wysiada właściciel i prosi o pięć litrów benzyny.

— Służę uprzejmie — mówi obsługujący — a czy wolno panu dać również oliwy?

— Nie, proszę tylko o benzynę.

— A może przesmarować podwozie?

— Nie! Mówię, że chcę pięć litrów benzyny!

— Ale napewno panu się przyda nasza nowa gaśnica przeciwpożarowa. Można panu służyć?

— Psiakrew! Mówię, że chcę benzyny!

— A nie życzyłby pan sobie naszego płynu do czyszczenia karoserji? Czyści znakomicie! Może zademonstrować panu!

— Do cholery ciężkiej! Daj mi pan pięć litrów benzyny! Czego pan się znęca nademną!

— A widzi pan, jak to przyjemnie? Pan był niegdyś moim fryzjerem i teraz pozwoliłem sobie na mały rewanż!

Niefortunna kierowczyni



Kierowczyni, która przejechała przechodnia: — A ja mówię panu, panie posterunkowy, że nie ja leciałam na niego, lecz on na mnie.

Podniecający sport

— Nie mam żadnego zrozumienia dla sportu motocyklowego!

— Jakto, dlaczego?

— Uważam, że to nudne zajęcie.

— Nie ma pan pojęcia, jak emocjonującą jest dla mnie każda jazda!

— Nie rozumiem, dlaczego!

— Po pierwsze, nie mam prawa jazdy, a po drugie, to jest kradziony motocykl.

Uprzejmy klient

Z pewnej firmy samochodowej przychodzi posłaniec do pana Gucia.

— Pan wybaczy, ale szef kazał panu przypomnieć, że płatna rata za samochód dotąd nie została uiszczona.

Gucio odpowiada uprzejmie:

— Pozdrów szefa i powiedz mu, że mu przebaczam.

Dżentelmen

Policjant: — Czy panu nie wiadomo, że jeśli pani za sterem, jedzie panu naprzeciw, należy pozostawić jej wolną jedną połowę ulicy?

— Owszem, ja to zawsze czynię, skoro tylko wysonduję, na którą połowę ona się zdecydowała.

Międzynarodowy kalendarz sportowy na rok 1931

Styczeń.

16.—21. Monaco: X. Międzynarodowy rajd do Monte Carlo.
24. Francja: Wyścig na wzniesieniu Mules.

Luty.

22. Szwecja: Międzynarodowy wyścig zimowy.

Marzec.

15. Włochy: VII. wyścig o Wielką Nagrodę Tripolisu.
22. Francja: Międzynarodowy wyścig na wzniesieniu la Turbie.
29. Francja: III. wyścig o Wielką Nagrodę Tunisu.

Kwiecień.

6. Anglja: B. A. R. C. — Otwarcie meetingu wyścigowego.
6. Francja: Wyścig na obwodzie w Esterel Plage.
6. Węgry: Wyścig o Wielką Nagrodę Węgier.
12. Włochy: V. wyścig tysiącmilowy.
19. Monaco: II. wyścig o Wielką Nagrodę Monaca.
26. Włochy: VIII. wyścig na obwodzie w Aleksandrji.

Maj.

3. Włochy: VII. wyścig dokoła Sycylji.
8.—9. Anglja: Junior Car Club, otwarcie sezonu wyścigowego w Brooklands.
9.—14. Niemcy: XI. Międzynarodowy turniej w Wiesbadenie.
10. Włochy: XII. wyścig Targa Florio.
17. Francja: Wyścig na wzniesieniu Camp.
17. Włochy: VI. wyścig w Messynie.
17. Francja: Wyścig o Wielką Nagrodę Algieru.
* 17. Hiszpanja: Wyścig na wzniesieniu Rabassada.
22.—4. VI. Niemcy: Rajd 10 tysięcy klm. Automobilklubu Niemiec.
25. Anglja: B. A. R. C. Otwarcie meetingu wyścigowego.
30. Ameryka: Wyścig o Wielką Nagrodę Indianapolis.
31. Włochy: VI. wyścig o Nagrodę Królewską Rzymu.
* 31. Czechosłowacja: Wyścig na wzniesieniu Zbraslav — Jiloviste.

Czerwiec.

1.—8. Rumunja: Międzynarodowy rajd samochodowy.
5.—6. Irlandja: Wyścig o Wielką Nagrodę Irlandji.
7. *Polska: Międzynarodowy wyścig okrężny we Lwowie.*
7. Francja: Wyścig o Wielką Nagrodę wystawy kolonjalnej.
7. Włochy: X. wyścig na obwodzie w Mugello.
* 7. Belgja: Wyścig na wzniesieniu Malchamps.
13.—14. Francja: 24 godzinny konkurs wytrzymałości w Mans.
* 14. Niemcy: Wyścig na wzniesieniu Kesselberg.
14. Włochy: I. wyścig Targa de Puglie.
14. Austrja: Wyścig o Wielką Nagrodę Wiednia.
14. Francja: Wyścig o Wielką Nagrodę Lyonu.
21. Francja: Wyścig o Wielką Nagrodę Automobilklubu Francji.
21. Włochy: III. wyścig w Bianchi.
21.—28. *Polska: X. Międzynarodowy rajd Automobilklubu Polski.*
24.—26. Niemcy: XI. Międzynarodowy turniej w Baden-Baden.
28. Włochy: Wyścig na wzniesieniu Pontedecimo-Giovi.
28. Czechosłowacja: Rajd w Wysokie Tatry.
28. Francja: VII. wyścig o Wielką Nagrodę Mans.

Lipiec.

3.—4. Belgja: 24 godzinny wyścig dla wozów seryjnych.
5. Belgja: Wyścig o Wielką Nagrodę Belgji.
* 5. Włochy: Wyścig na wzniesieniu Suse — Mont — Cenis.
* 11. Anglja: Wyścig na wzniesieniu Shelsley Walsh Hill Climb.
12. Francja: Wyścig na trasie Toul—Nancy.
19. Niemcy: Wyścig o Wielką Nagrodę Niemiec.
26. Niemcy: Rekord górski A. D. A. C.
31.—7. VIII. Szwajcarja, Niemcy, Austrja, Francja i Włochy: Międzynarodowy rajd alpejski.

Sierpień.

2. Włochy: Wyścig w Ciano.
3. Anglja: B. A. R. C. otwarcie meetingu wyścigowego.
9. Austrja: Wyścig na wzniesieniu Gaisberg.
9.—16. Francja: Tydzień automobilowy w Comminges łącznie z wyścigiem o Wielką Nagrodę Automobilklubu poł. Francji.
16. Włochy: VII. wyścig w Acerbo.
* 16. *Polska: Międzynarodowy wyścig tatrzański.*
17.—23. Szwajcarja: II. Międzynarodowy tydzień automobilowy w Saint Moritz.
22. Anglja: Międzynarodowy wyścig o Tourist Trophy.
* 23. Szwajcarja: Wyścig na wzniesieniu Bernina.
* 30. Francja: Wyścig na wzniesieniu Mont Ventoux.

Wrzesień.

6. Włochy: Wyścig o Wielką Nagrodę Włoch.
12. Anglja: B. A. R. C. Otwarcie meetingu wyścigowego.
* 13. Austrja: Wyścig na wzniesieniu Semmering.
13. Francja: Wyścig Automobilklubu północnej Francji.
19. Włochy: Manifestacja rekordów w Cremonie.
20. Włochy: V. wyścig na obwodzie w Cremonie.
19.—20. Francja: Wyścig na obwodzie w Pau.
* 20. Węgry: Wyścig na wzniesieniu Svab.
27. Czechosłowacja: Wyścig okrężny im. prez. Masaryka.
* 27. Rumunja: Wyścig na wzniesieniu Feleac.

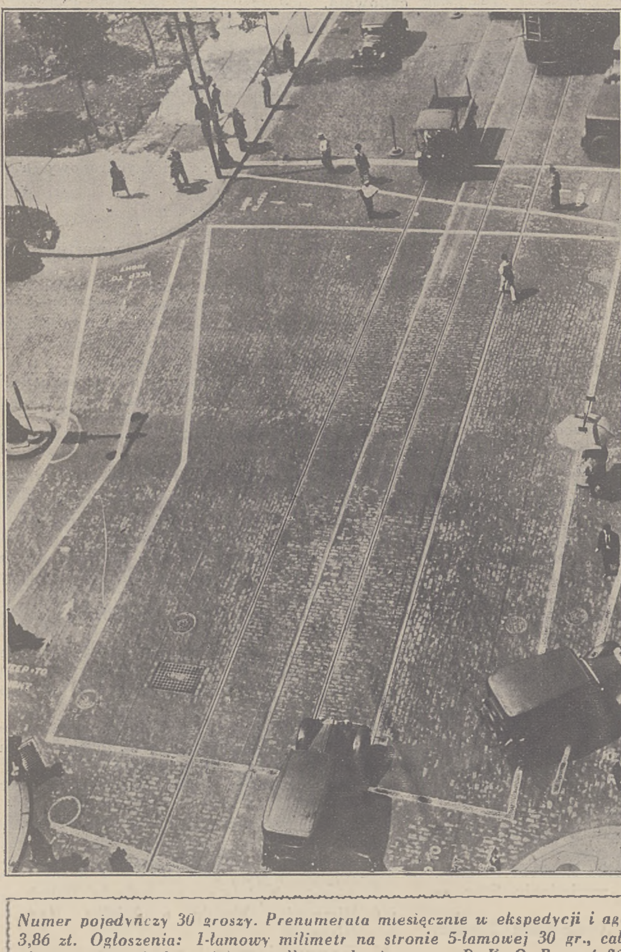
Październik.

3. Anglja: Wyścig 500 milowy w Brooklands.
4. Austrja: Wyścig na wzniesieniu Zirlerberg.
4. Hiszpanja: Wyścig o Wielką Nagrodę Hiszpanji.
11. Węgry: Kilometr z rozbiegiem.

Uwagi: Imprezy oznaczone gwiazdką zaliczone są do szampionatu górskiego Europy.

Rozmaitości ze świata





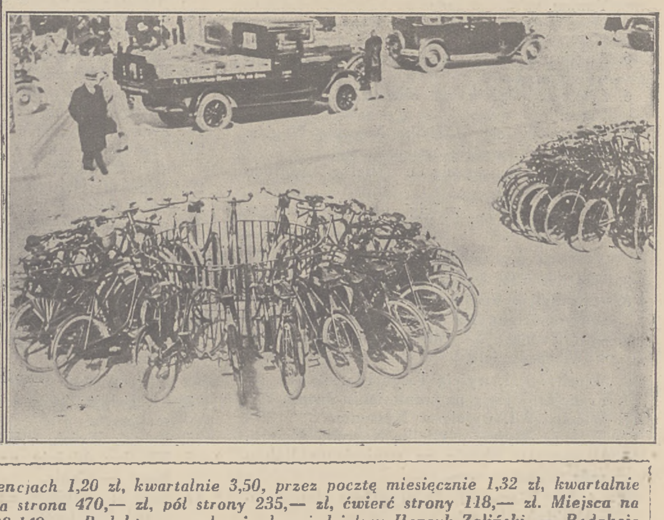
John D. Rockefeller jun., syn słynnego nababa amerykańskiego wybudował ostatnio w Rockefeller- Farm (Clev. — U. S. A.) olbrzymie osiedle, składające się z kilkuset uroczych will i przeznaczył je . . . dla młodych parek. Przy każdym domku znajduje się oczywiście, obligatoryjny garaż.

* * *

W celu zmniejszenia ilości nieszczęśliwych wypadków samochodowych, których ofiarami padają niesforni przechodnie, przedsięwziął magistrat Filadelfji (U. S. A.) radykalne kroki w kierunku poskromienia swawoli przechodniów. Na wszystkich skrzyżowaniach ulicznych wyznaczono białe linje, wzdłuż których wolno przekraczać jezdnię. Kierowca, który najedzie przechodnia poza tą linją, wolny jest od wszelkiej odpowiedzialności. Jest to rzeczywiście mądre i pedagogiczne zarządzenie.

* * *

W stolicy Danji najbardziej rozpowszechnionym wehikułem jest rower. Dla rowerzystów urządzono nawet rozliczne place parkingowe. U nas w Polsce, niestety, rowery pozostawione bez opieki, niedługoby stały na swojem miejscu.



Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,32 zł, kwartalnie 3,86 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.